На фарватерах Балтики

Юрий Владимирович Ладинский

SHOUT
SHARE
IT

- Ладинский Юрий Владимирович

Ладинский Юрий Владимирович
На фарватерах Балтики

Ладинский Юрий Владимирович
На фарватерах Балтики
Содержание
Оружие сильного
На защите коммуникаций. Атакуют "малые охотники"
Война вносит поправки. Катера ставят мины
У стен Ленинграда. Обстановка диктует
Суровые будни. Первая блокадная
Третья военная. Борьба обостряется
Победными курсами. Под краснознаменным флагом

Оружие сильного

Было время, когда в среде военных моряков мину презрительно называли "оружием слабого". Даже крупные морские державы (Англия, Япония, США) не уделяли тогда большого внимания развитию минного оружия. Но уже в годы первой мировой войны отношение к нему резко меняется, и проблемы минной борьбы начинают серьезно занимать умы виднейших военно-морских деятелей. По приблизительным подсчетам, с 1914 по 1918 год на разных морских театрах было поставлено свыше 310 тысяч мин. На них погибло 586 торговых судов и 202 военных корабля, в том числе около 180 тральщиков.

Исключительно активное и широкое применение минное оружие нашло в годы второй мировой войны. Фашистская Германия и ее сателлиты, например, использовали на морских театрах 247 тысяч мин, Англия - 263 654. В одном Финском заливе и на подходах к нему лишь за 1941-1942 гг. гитлеровцы поставили свыше 20 тысяч мин и минных защитников.

В ходе войны минное оружие постоянно совершенствовалось, повышалась его боевая эффективность. Появились магнитные, акустические и магнитно-акустические мины. Применение этого грозного оружия не только с кораблей, но и с самолетов значительно расширило возможности минной войны, поставило под угрозу безопасность плавания в акваториях портов, военно-морских баз, судоходных рек и других водоемов, находившихся в пределах радиуса действия авиации.

Внушительны потери воюющих сторон от мин - десять процентов от общего числа уничтоженных в течение войны транспортов и боевых кораблей.

На Балтике гитлеровцы произвели минные постановки до

начала военных действий. В зоне Краснознаменного Балтийского флота враг начал ставить мины в ночь на 21 июня 1941 года. Шесть вспомогательных минных заградителей оборудовали четыре минных заграждения из 400 якорных гальваноударных мин и 700 минных защитников севернее и северо-западное острова Найссар. Затем они между 1 час. 30 мин. и 5 час. 00 мин. 22 июня выставили пять линий заграждения протяженностью 40 миль (580 якорных гальваноударных мин и 620 минных защитников) в устье Финского залива между мысом Тахкуна и Турку. В ту же ночь немцы поставили 240 якорных и донных мин по линии мыс Тахкуна - остров Эре. Самолеты противника сбросили 16 мин в районе Кронштадта.

В общей сложности к началу военных действий на сухопутных фронтах противник в зоне Краснознаменного Балтийского флота выставил до 1060 якорных и около 160 донных мин. Кроме того, еще раньше, в период с 16 по 21 июня, гитлеровцы поставили 1120 мин в нейтральных водах Балтийского моря.

Широкому и эффективному использованию противником минного оружия благоприятствовали характерные особенности Балтийского морского театра (малые глубины, множество островов, узость фарватеров), наличие минной опасности, оставшейся после войны с Финляндией, знание немцами системы наших морских коммуникаций мирного времени. Сказалось также внезапное применение врагом этого грозного оружия и то, что наш флот не был готов к борьбе с новыми видами мин.

К началу Великой Отечественной войны Краснознаменный Балтийский флот насчитывал в своем составе 18 базовых тральщиков, 16 тихоходных тральщиков и 15 катеров-тральщиков (из них в готовности к действиям находилось 85 процентов противоминных кораблей). Эти тральные силы не полностью отвечали потребностям флота. По расчетам, для обеспечения эффективной противоминной обороны театра от Лиепаи до Кронштадта требовалось не менее 160 тральщиков различных типов.

Борьба с минной опасностью затруднялась также тем, что эти корабли не располагали средствами для траления в темное время суток. Выполняя тральные работы в дневных условиях, они подвергались активному воздействию вражеской авиации. Отсутствие современных ночных тралов особенно тяжело сказалось при прорыве флота из Таллина в Кронштадт 28-29 августа 1941 года, когда многочисленному отряду боевых кораблей и судов пришлось форсировать плотные минные поля противника в темное время суток.

И все же, несмотря на все эти обстоятельства, противоминные корабли успешно справлялись со своими задачами.

Из них современными, специальной постройки были базовые тральщики. Конструкция корпуса обеспечивала большую их живучесть. Взрыв мины в трале на расстоянии 7-10 метров от кормы не вызывал существенных повреждений. Эти корабли были оснащены новейшими машинами и механизмами, работавшими безупречно.

Как недостаток базовые тральщики имели сравнительно большую осадку (2,2-2,4 м). Из-за этого некоторые из них погибли на минах.

Тральное вооружение этих кораблей отвечало требованиям борьбы с якорными минами, но они не располагали средствами для уничтожения донных (неконтактных) мин. Зенитно-артиллерийское вооружение такого корабля

Составляли одно универсальное 100-мм орудие, одна 45-ми пушка, два крупнокалиберных пулемета.

Часть тихоходных тральщиков была тоже специальной постройки ("Ударник", "Клюз", "Змей"), остальные же поступили на флот по мобилизации в период войны с Финляндией и представляли собой вооруженные буксиры ("Ижорец", "Москва" и другие).

Для тихоходных тральщиков специальной постройки были характерны значительный район плавания, высокая мореходность и живучесть. Тральщики же, переоборудованные из буксиров, имели район плавания до 350 миль, малую скорость хода (6-7 узлов). У них была значительная парусность борта из-за высоких надстроек, и это вызывало дрейф при тралении. Кроме того, они не имели запаса котельной воды, поэтому для питания котлов приходилось пользоваться забортной. Это приводило к быстрому износу стальной магистрали питания и арматуры. Таким тральщикам была свойственна также большая дымность, особенно при использовании угля низкого качества.

Тральное вооружение тихоходных тральщиков позволяло тралить только якорные мины. Зенитно-артиллерийское вооружение состояло из одной 45-мм пушки, одного-двух пулеметов.

Флот располагал катерами-тральщиками двух типов: Р и КМ. Они были оснащены тралами против якорных мин и одним пулеметом.

Катера типа Р (водоизмещение около 30 т, скорость хода до 9 узлов) имели водонепроницаемые переборки. Корпус у них был стальной. Эти катера обладали сравнительно хорошей остойчивостью, что позволяло использовать их для траления при

состоянии моря до 3 баллов. Экипаж насчитывал 11-12 человек.

Катера типа КМ были деревянными, менее пригодными для траления в открытых районах моря - имели слабую мореходность и меньший по сравнению с катерами типа Р район плавания (до 250 миль). Экипаж - 6-7 человек.

В первые дни войны флот мог вести успешную борьбу только с якорными минами. Для траления донных (неконтактных) мин он еще не имел необходимых сил и средств. К тому времени советскими конструкторами уже были разработаны электромагнитный и акустический тралы, но они пока находились в стадии совершенствования и на вооружение кораблей не поступали. Через несколько дней после начала военных действий из Ленинграда в Таллин пришел первый тральщик ("Скат") с деревянным (антимагнитным) корпусом и электромагнитным тралом. Вскоре прибыл и второй такой же корабль - "Поводец". Они-то и стали основой будущего дивизиона магнитных тральщиков ОВРа КБФ. До его сформирования траление магнитных мин производилось "подручными" средствами (деревянные парусно-моторные шхуны с железными баржами на буксире).

Экипажи большинства тральщиков уже имели опыт боевого траления. Он был приобретен в 1940 году при уничтожении минных полей, оставшихся после войны с Финляндией. Этот опыт и высокие моральные качества позволили балтийцам-овровцам, горячим патриотам Советской Родины, смелым и отважным воинам и замечательным мастерам своего дела, успешно преодолеть все трудности, которые встали на их пути в дни Великой Отечественной войны.

"Трал ставить!"

Был на исходе последний мирный день 1941 года. Базовый тральщик "Т-216" под командованием старшего лейтенанта Д. Г. Степанова уже третьи сутки нес дозор севернее острова Хиума. Напряженно всматривались моряки в сумеречную даль. Обстановка осложнялась с каждым часом. По всему чувствовалось нарастание военной угрозы. Десятки транспортов один за другим шли на юг из Финляндии к германскому побережью, как правило, порожняком, без отличительных огней. В воздухе периодически появлялись фашистские самолеты.

Маневрируя на линии дозора, тральщик обнаружил вблизи наших территориальных вод семь неизвестных катеров. Командир, объявив боевую тревогу, повел корабль на сближение с ними, но те полным ходом стали отходить в северном направлении. "Т-216" преследовал их почти до финских территориальных вод.

Близился рассвет. Тральщик повернул на обратный курс. Командир решил обследовать район, в котором были обнаружены катера. Ранним утром на корабль поступила радиограмма Военного совета КБФ. Флот извещался о нападении на нашу страну фашистской Германии. Дозорным кораблям предписывалось уничтожать вражеские суда наличными силами и средствами.

С восходом солнца прозрачная вода хорошо просматривалась с мостика. На месте обнаружения катеров слева, справа и прямо по курсу с тральщика заметили мины. Корабль, отработав машинами назад, вышел на чистую воду. Штурман Н. Н. Петров уточнил место, снял его координаты, и командир послал радиограмму в штаб флота. Получив приказание определить границы минного заграждения, Степанов распорядился поставить змейковый трал. "Т-216", пройдя полмили, подсек мину. Она взорвалась, повредив трал. Быстро заменили тралящую часть. Но через несколько минут раздался новый взрыв, и опять трал вышел из строя. Пришлось поставить параван-трал. Вскоре в 10-15 метрах за кормой взорвалась третья мина. На этот раз вышло из строя рулевое управление. Устранив повреждения, экипаж продолжил боевую работу.

Вскоре со стороны финского берега появились два самолета-бомбардировщика. Они шли на небольшой высоте курсом на "Т-216". Когда тральщик открыл огонь, самолёты набрали высоту и, сбросив беспорядочно серию бомб, удалились в северном направлении.

Определив границы минного заграждения, "Т-216" направился в базу - Таллин. Во время перехода наблюдатели с тральщика обнаружили северо-западнее острова Найссар на поверхности воды несколько буйков, оказавшихся минными защитниками. Стало ясно, что противник поставил здесь минное заграждение.

Днем 22 июня к западу от банки Лайне была обнаружена плавающая мина. На следующий день в 21 час 41 мин. в устье Финского залива подорвался на мине и затонул эсминец "Гневный". Через два часа в том же районе получил повреждение при взрыве мины крейсер "Максим Горький". 24 июня в 11 час. 58 мин. у северного входа в Моонзундский пролив подорвался на мине и затонул базовый тральщик "Шкив", проводивший за тралами поврежденный крейсер "Максим Горький"3. На тральщике погибли командир Охраны водного района главной базы флота капитан 2 ранга А. А. Мелешкин, командир дивизиона базовых тральщиков капитан-лейтенант И. С. Сидоров, командир корабля старший лейтенант А. Б. Карасев и многие члены

экипажа

В тот день базовый тральщик "Гафель" (командир старший лейтенант Е. Ф. Шкребтиенко), сопровождавший транспорт "Казахстан" из Кронштадта в Таллин, обнаружил минное заграждение противника западнее острова Вайндло. Севернее мыса Юминда были замечены три плавающие мины. Одна из них была разоружена и доставлена в базу.

Серьезная угроза

Минная опасность на Балтике стала серьезной реальностью. Задача борьбы с вражескими минами, организации надежной противоминной обороны на всем театре встала перед флотом со всей остротой.

Чтобы читатель яснее представил себе характер этой задачи, думается, здесь уместно сделать небольшое "теоретическое" отступление.

Противоминная оборона складывается из ряда проводимых флотом мероприятий, основными из которых являются траление мин и проводка кораблей за тралами.

Траление может производиться с целью выявления минных заграждений, поставленных противником в определенном районе моря (разведывательное траление), проверки минной безопасности действующих фарватеров (контрольное траление) и уничтожения обнаруженных минных заграждений.

Если траление не гарантирует полной безопасности плавания или флот не располагает необходимым временем для проведения его, движение кораблей и судов обеспечивается непосредственной проводкой их за тралами.

В период с 22 июня по 13 июля 1941 года контрольное траление фарватеров велось в Рижском и Финском заливах. При этом систематическое контрольное траление проводилось лишь в зоне Кронштадта, в Лужской губе и губе Кунда. На участке от острова Мохни до острова Осмуссар и в Рижском заливе контрольное траление производилось нерегулярно

В середине июля минная угроза на Балтике обозначилась как основная. Поэтому решением командующего КБФ в эти дни была создана Минная оборона Балтийского флота (командир контр-адмирал Ю. Ф. Ралль, военком бригадный комиссар Н. Т. Кокин); в ее состав вошла вновь сформированная бригада траления (командир капитан 2 ранга Н. А. Мамонтов, военком полковой комиссар Н. И. Корнилов). Бригада включала 16 базовых тральщиков, 11 тихоходных тральщиков и 19 катеров-тральщиков. Остальные противоминные корабли флота были перераспределены по соединениям и частям Охраны водного района военно-морских баз.

31 июля Военный совет КБФ утвердил план траления на морском театре. Объем тральных работ определялся протяженностью подлежавших проверке фарватеров. Для ОВРа Кронштадтской военно-морской базы он составил 140 миль, для ОВРа главной базы (Таллин) - 160 миль, для ОВРа Береговой обороны Балтийского района-132 мили, для Минной обороны флота - 800 миль. Задание это для имевшихся на флоте не столь многочисленных противоминных сил и средств было исключительно трудным.

Экипажи тралящих кораблей испытывали огромное напряжение. В течение июля августа 1941 года произведено 340 тральщиковыходов на контрольное траление, во время которых было уничтожено 79 мин

Противник всячески стремился воспрепятствовать нашим тральным работам. Тральщики часто подвергались ударам с воздуха, атаковывались торпедными катерами и подводными лодками, а в Рижском заливе враг использовал и миноносцы. Иногда противник ставил с самолетов одиночные мины на фарватере вслед за тралившими кораблями. Это вынуждало их вновь повторять тральные галсы. Тем самым еще более повышалось напряжение в производстве тральных работ

Однако вражеское противодействие не смогло помешать морякам тральщиков успешно выполнять задания командования. В минной войне с противником они проявляли самоотверженность, героизм и высокое боевое мастерство. Вот один из многочисленных примеров. Старшина 2-й статьи А. И. Тормышев в море обычно занимался подрывом со шлюпки затраленных кораблем мин. Однажды он подвесил к одной из них подрывной патрон и перешел на катер. Но вблизи от мины мотор катера вдруг заглох и не заводился. Вот-вот должен был произойти взрыв. Тогда Тормышев на шлюпке снова подошел к мине и сорвал догоравший запальный шнур. Когда мотор был заведен, старшина вставил в патрон новый шнур и зажег его. Катер отошел на безопасное расстояние, и над морем прогрохотал взрыв. Мина была уничтожена.

В другой раз старшина Тормышев разоружил вражескую мину нового образца, к которой и прикасаться было опасно.

Каждый выход на боевое траление был характерен стойкостью и героизмом матросов, старшин и офицеров ОВРа. Постепенно борьба с минами становилась повседневным, будничным делом экипажей тральщиков. Она продолжалась до последнего дня войны, велась и в первые послевоенные годы.

Большая протяженность фарватеров, увеличение темного времени суток, благоприятствовавшее постановке противником

новых минных заграждений, вызывали необходимость (наряду с контрольным тралением) непосредственной проводки кораблей и судов за тралами. В первую очередь это относилось к подводным лодкам при их выходе в море. В условиях непрерывного нарастания минной угрозы, усиления действий вражеской авиации и торпедных катеров в Финском заливе и в восточной части Балтийского моря самостоятельные переходы лодок в районы боевых действий и возвращение их в базу были сопряжены с большим риском. Поэтому они направлялись туда и обратно в сопровождении базовых тральщиков и "малых охотников" (катеров МО)

Из-за отсутствия ночных тралов эти переходы совершались в светлое время суток. В первые месяцы войны не было возможности организовать прикрытие эскортов с воздуха. Поэтому на тральщики и катера МО целиком ложилась не только задача борьбы с минами как главной опасностью на театре, но и обеспечение противолодочной, противокатерной и противовоздушной обороны эскортируемых подводных лодок. Высокая степень напряжения личного состава этих малых кораблей определялась еще и тем, что в мирное время не было должным образом отработано взаимодействие подводных лодок с тральщиками и катерами МО на переходах. До войны считалось, что эти задачи должны решать эсминцы, сторожевые корабли и авиация. Теперь приходилось все наверстывать в боевых условиях. И надо отдать должное подводникам, морякам тральщиков и катеров-охотников: несмотря на все трудности, они с честью справлялись со своими задачами.

Первые эскорты состояли из одной-двух подводных лодок, двух базовых тральщиков и двух катеров-охотников. Но в конце июля 1941 года противник усилил свои минные заграждения, поставив значительное количество донных мин на подходах к проливной зоне и в проливах Моонзундского архипелага, а также на прибрежных фарватерах вдоль острова Хиума. Флот же еще не располагал необходимыми средствами борьбы с такими минами. Поэтому проводка подводных лодок через эти районы стала невозможной. Теперь они выходили в Балтийское море и возвращались в Таллин глубоководным фарватером, проходящим через середину западной части Финского залива. Одновременно было усилено противоминное прикрытие. В эскорт назначались уже не два, а пять базовых тральщиков, которые эшелонировались в походном ордере по глубине. Первая группа из трех тральщиков располагалась строем уступа в голове ордера. За ней на расстоянии 20-25 кабельтовых шла вторая группа (два базовых тральщика), также в строю уступа. В протраленной полосе

кильватерной колонной в охранении катеров МО следовали подводные лодки. Между тральными группами обычно шел "малый охотник", который расстреливал подсеченные тралами мины

Подводные лодки, выходившие на позиции, эскортировались до меридиана маяка Ристна. Там они погружались и дальше следовали расходящимися курсами самостоятельно. Лодки, возвращавшиеся с моря, к определенному времени подходили в назначенный район. Когда прибывали корабли эскорта, они всплывали и занимали свои места в ордере.

Точки погружения и всплытия подводных лодок каждый раз менялись. Обычно эскорт возглавлял командир дивизиона или один из наиболее опытных командиров базовых тральщиков. При нем находился офицер от соединения подводных лодок .

Успешно командовали эскортами такие офицеры, как капитан-лейтенант П. Т. Резванцев, старшие лейтенанты М. Д. Годяцкий и С. В. Панков. В самой сложной обстановке они действовали хладнокровно, смело и уверенно. Эти командиры обеспечили успешную проводку не одного десятка подводных лодок.

Организация эскортов на первых порах осуществлялась штабом ОВРа главной базы (начальник штаба капитан 3 ранга В. А. Экман), а позднее - штабом Минной обороны КБФ (начальник штаба капитан 1 ранга В. П. Александров). Основная трудность, с которой сталкивались оба штаба, заключалась в систематической нехватке тральных и противолодочных сил. Порой возвращавшиеся подводные лодки сопровождались лишь одними катерами-охотниками или катерами-тральщиками. Были случаи, когда лодки следовали вообще без эскорта, что иногда приводило к неоправданным потерям

Противник оказывал энергичное противодействие эскортированию наших подводных лодок: наносил удары с воздуха, ставил мины по курсу кораблей, пытался атаковать торпедными катерами и подводными лодками. Только 6 августа 1941 года при выводе в море подводных лодок "С-4", "С-5" и "С-6" и обратной проводке "С-8" (командир эскорта старший лейтенант С. В. Панков) было затралено 13 вражеских мин

В период июля - августа 1941 года овровцы в 35 эскортах провели за тралами 60 подводных лодок. Этот успех достался дорогой ценой: при обеспечении вывода лодок погибли, подорвавшись на минах, базовые тральщики "Т-212" и "Т-216".

Тральщики ОВРа широко использовались не только для эскортирования подводных лодок, но и для проводки за тралами конвоев различного назначения. Так, за период с 22 июня по 29

августа 1941 года они провели в конвоях за тралами 102 боевых корабля, 90 транспортов и вспомогательных судов. При этом ими было уничтожено на фарватерах 154 мины

В Таллинском переходе

Особенно отличились экипажи тральщиков при прорыве кораблей Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт (28-29 августа 1941 г.).

К исходу 7 августа немецко-фашистские войска, тесня наши части, вышли на южное побережье Финского залива в районе мыс Юминда - губа Кунда. Продолжая наступление, они продвигались в восточном и западном направлениях. Двадцать суток шли ожесточенные бои за Таллин.

Чтобы не допустить эвакуации главной базы КБФ единственно возможным морским путем, гитлеровцы создали в Финском заливе глубоко эшелонированную минную преграду. Только на участке между островами Кери и Мохни они поставили до 3000 мин и минных защитников. Это минное заграждение прикрывалось с мыса Юминда огнем 170-мм артиллерийской батареи. Основное направление фарватера, которым пользовался наш флот в период, предшествовавший эвакуации, несомненно было известно противнику. Это позволяло ему систематически подновлять выставленное минное заграждение в наиболее опасных для нас местах.

В Таллинском переходе участвовало около 150 боевых кораблей, вспомогательных судов и транспортов. Основная трудность прорыва наших сил на восток заключалась в нехватке тральщиков. Проводку за тралами сосредоточенных в Таллине боевых кораблей и транспортных судов с войсками и эвакуируемыми тылами обеспечивали всего 10 базовых и 13 тихоходных тральщиков, 2 деревянных (магнитных) тральщика и 22 катера-тральщика. Лишь пять базовых тральщиков вели отряд главных сил в составе крейсера "Киров", четырех эсминцев и четырех подводных лодок, и столько же - отряд прикрытия, состоявший из лидера "Минск", двух эсминцев и четырех подводных лодок, а арьергард (три эсминца и три сторожевых корабля) шел вообще без трального обеспечения.

Далеко не достаточным было противоминное обеспечение и конвоев. Конвой No 1 (семнадцать единиц) вели за тралами лишь пять тихоходных тральщиков, конвой No 2 (десять единиц) - четыре тихоходных тральщика и девять катеров-тральщиков. Конвой No 3 (девять единиц) обеспечивался четырьмя тихоходными тральщиками и четырьмя катерами-тральщиками, а конвой No 4 (двенадцать единиц) - двумя магнитными тральщиками и девятью катерами-тральщиками

По плану переход должен был начаться в ночь на 28 августа. Однако поднялся семибалльный северо-восточный ветер, и время выхода было перенесено. Волна не позволяла идти с поставленными тралами. Во второй половине дня погода улучшилась, и корабли оставили Таллин. Из-за задержки с выходом им пришлось форсировать минные заграждения противника в темное время суток.

В 14 час. 50 мин. снялся с якоря конвой No 2. За ним начали движение остальные конвои. Около 16 час. покинул базу отряд главных сил. В 17 час. 15 мин. уже под вражеским артиллерийским огнем с берега вышел отряд кораблей прикрытия арьергард (командир контр-адмирал Ю. Ф. Ралль, державший свой флаг на эсминце "Калинин") находился на выходе с Таллинского рейда до отхода кораблей и катеров заградительной группы, ставивших мины в гаванях и на рейде. Сторожевой корабль "Буря" (командир капитан-лейтенант А. А. Маклецов) поставил отдельными банками мины в бухте Копли-Лахт и в Суурупском проходе, а сторожевые корабля "Снег" (командир старший лейтенант М. И. Орлов) и "Циклон" под командованием старшего лейтенанта М. А. Россиева произвели постановку мин при входе на Таллинский рейд. Малый минный заградитель "Вайндло" (командир младший лейтенант Г. Д. Казарин) минировал Купеческую гавань и внутренний рейд. Всего заградительной группой было поставлено 112 мин

Корабли арьергарда обеспечивали отход заградительной группы, отражая воздушные атаки и прикрывая ее дымзавесами от вражеской артиллерии, которая вела огонь из района Пирита. В 21 час 15 мин. они вышли из Таллинской бухты и 12-узловым ходом начали движение на восток. К этому времени отряды боевых кораблей и конвои вытянулись в одну линию, следуя за тралами. Общая длина колонны достигала 15 миль. Ширина полосы (около 550 м), протраливавшейся базовыми тральщиками головного отряда (отряд главных сил), не обеспечивала безопасности плавания. Снос корабля ветром за ее пределы или рыскание на курсе зачастую приводили к подрыву на мине.

На переходе то и дело слышались взрывы. Огромные столбы огня и воды вздымались к небу. Это рвались мины в тралах, а порой и у бортов кораблей. Многие из них, подсеченные тралами и параванами2, всплывали и свободно плавали на поверхности воды. Не все их удавалось расстреливать, не хватало катеров, которые занимались этим. С наступлением темноты опасность подрыва на всплывших минах возросла еще больше. Безлунной ночью наблюдатели с трудом различали их среди плавающих ящиков, разбитых шлюпок и других предметов с погибших

кораблей.

Тральным расчетам неоднократно приходилось заменять тралящие части тралов, выходившие из строя от взрыва затраленной мины. Это требовало от людей огромного напряжения. Каждый отчетливо представлял, что дрейф проводимых кораблей, вызванный повреждением тралов, мог привести к подрывам на минах, и работал самоотверженно. Но нехватка тральщиков давала о себе знать. 6 18 час. 00 мин. подорвался на мине и затонул транспорт "Элла". В 21 час 4(У мин. взорвалась мина в параване лидера "Минск". Корабль, получив пробоины в корпусе, принял 650 т воды, но остался на плаву. Оказывавший ему помощь эсминец "Скорый" сам подорвался на мине и затонул. Около 22 час. наскочили на мины и погибли штабной корабль "Вирония", сторожевой корабль "Циклон", спасательное судно "Сатурн" и транспорт "Алев"

Вскоре такая участь постигла и эскадренный миноносец "Калинин". На меридиане мыса Юминда в тралящей части правого паравана взорвалась мина. На эсминце вышли из строя почти все вспомогательные механизмы, образовалась значительная течь в носовой части, появился все увеличивавшийся крен. Усилиями личного состава корабль в течение почти часа удерживался на плаву. За это время с него были сняты все моряки: сначала - пострадавшие при взрыве, в том числе командир арьергарда контр-адмирал Ю. Ф. Ралль и военком бригадный комиссар Н. Т. Кокин, а затем остальные члены экипажа. Тяжело раненный начальник штаба Минной обороны капитан 1 ранга В. П. Александров на катере "МО-211" был доставлен на эсминец "Володарский" для оказания медицинской помощи. Но через минуту после того, как раненый был поднят на борт, корабль тоже подорвался. При этом сдетонировали боеприпасы. Пожар моментально охватил весь эсминец, а горящая нефть залила "МО-211". Всех людей, стоявших на палубе катера, взрывной волной выбросило за борт. От огня вот-вот могла взорваться бензоцистерна. Находившийся в машинном отсеке старший моторист Морозов, получив приказание командира дать ход, один быстро запустил все три мотора и тем самым спас катер от гибели.

В 23 час. 15 мин., подорвавшись, затонул эсминец "Артем". Вскоре погибли от мин подводная лодка "С-5", эсминец "Яков Свердлов", транспорты "Эверига" и "Ярвама".

Все это время противник обстреливал наши корабли с мыса Юминда, из финских шхер пытались атаковать их торпедные катера.

Обстановка сложилась очень тяжелая. На пути кораблей

становилось все больше плавающих мин. Многие тралы оказались перебитыми. В этих условиях командующий флотом, державший свой флаг на крейсере "Киров", приказал всем кораблям стать на якорь до рассвета.

Рано утром 29 августа отряды боевых кораблей и конвои продолжили движение на восток. В пути им приходилось то и дело отражать удары противника с воздуха. К исходу дня они прибыли в Кронштадт.

О Таллинском прорыве Краснознаменного Балтийского флота, о стойкости и мужестве, проявленных моряками-балтийцами в этом героическом переходе, написано немало. Проанализированы как положительные моменты, так и недостатки. Но ни одного упрека не получили экипажи тральщиков. В обстановке исключительно высокой минной опасности они проявили изумительную отвагу и героизм, стойкость и высокое мастерство.

Потери, понесенные флотом от подрыва на минах, нельзя ставить в вину нашим тральщикам. Расчеты показывают, что для надежного противоминного обеспечения Таллинского прорыва надо было иметь в действии не менее 100 тралящих кораблей специальной постройки. Но такими силами Краснознаменный Балтийский флот, как известно, в то время не располагал.

Во время прорыва особенно отличились матросы, старшины и офицеры базовых тральщиков "Фугас", "Гафель", "Верп", "Шпиль", "Т-217", "Патрон", "Гак", "Рым", "Т-215" и "Т-218". Они под руководством командиров кораблей В. П. Гиллермана, Е. Ф. Шкребтиенко, Г. А. Бадаха, Н. С. Дебелова, М. П. Ефимова, И. Я. Станового, С. В. Панкова, А. М. Савлевича, Г. С. Дуся, И. И. Маевского самоотверженными и мастерскими действиями обеспечили форсирование плотных, глубоко эшелонированных минных заграждений противника основным боевым ядром флота. Их сплоченность и высокие моральные качества явились результатом большой работы коммунистов и комсомольцев, усилия которых умело направляли военкомы кораблей В. И. Козлов, В. А. Жуков, А. С. Якубовский, В. С. Бартенев, Л. А. Таранушенко, В. Н. Никифоров, С. Д. Зайцев, А. Ф. Смирнов, Т. Ф. Певнев, И. Г. лычков.

Четко и уверенно руководили проводкой за тралами командиры дивизионов базовых тральщиков капитан 3 ранга П. Т. Резванцев и капитан-лейтенант М. Д. Годяцкий.

Мужественно и неутомимо действовали также на переходе экипажи тихоходных тральщиков и катеров-тральщиков, обеспечивавших конвои. Они сделали все, что было в их силах. Большая заслуга в этом командиров дивизионов Д. М. Белкова, О.

Ф. Дункера, И. И. Круглова, В. К. Кимаева, военкомов дивизионов В. А. Фокина, А. И. Коршунова, И. Ф. Баранова, Л. А. Костарева, командиров и комиссаров кораблей.

Флот перебазировался в восточную часть Финского залива. Остались позади мощные минные поля противника. Но с ними еще не раз придется встретиться нашим кораблям. Минная угроза на Балтике продолжала расти. Требовались немалые усилия для осуществления надежной противоминной обороны. На переднем крае этой обороны самоотверженно несли свою боевую вахту корабли и катера Охраны водного района.

На защите коммуникаций. Атакуют "малые охотники"

Немецко-фашистское командование, добиваясь быстрейшего продвижения своих сухопутных армий на ленинградском направлении, предпринимало большие усилия для нарушения наших морских коммуникаций на Балтике. В этих целях противник наряду с развертыванием ожесточенной минной войны на море широко использовал подводные лодки, авиацию и легкие корабельные силы.

Краснознаменный Балтийский флот с первых дней войны вел активные действия по защите своих морских сообщений. Эта задача решалась в системе дозорной и конвойной службы, которую несли корабли и катера Охраны водного района. На них лежала главная ответственность за оборону морских коммуникаций, за безопасность плавания по фарватерам и прилегающим к нашему побережью районам морского театра.

Для осуществления противолодочной обороны соединения ОВРа располагали следующим составом сил.

Основным типом противолодочных кораблей являлись катера - малые охотники за подводными лодками Это был довольно удачный по своей конструкции катер. Он отличался высокими мореходными качествами и живучестью. Восемь водонепроницаемых переборок позволяли ему оставаться на плаву даже при разрушении от взрывной волны или затоплении двух отсеков. Благодаря отличным обводам он плавал даже в семи-восьмибалльный шторм. Вооружен катер был двумя 45-мм полуавтоматическими пушками, двумя пулеметами калибра 12,7 мм и значительным количеством глубинных бомб и дымовых шашек. Но не все "малые охотники" имели современную гидроакустическую аппаратуру. Она была установлена лишь на шести из них. Остальные располагали устаревшими гидроакустическими средствами.

Накануне войны на Краснознаменном Балтийском флоте имелось всего 17 "малых охотников" (в ОВРе главной базы - 7, в

ОВРе Кронштадтской военно-морской базы-7 и в ОВРе военно-морской базы Ханко-3). С началом военных действий флоту были переданы 43 катера МО из состава 1-го и 2-го балтийских отрядов погрансудов НКВД. 40 "малых охотников" находились в достройке
.

Личный состав "малых охотников", входивших до войны в соединения ОВРа военно-морских баз, бью хорошо подготовлен к решению задач противолодочной обороны (НЛО). Экипажи катеров, поступивших на флот от морской пограничной охраны, обладали отличными морскими качествами, но их действия в системе противолодочной обороны не были отработаны.

К борьбе с подводными лодками противника привлекались также сторожевые корабли. Но их было мало на флоте. Поэтому они в противолодочной обороне не играли большой роли. Это можно сказать и о противолодочной авиации КБФ, самолеты МБР-2 имели невысокие боевые возможности. К тому же их действия сковывала активность истребителей гитлеровцев.

Таким образом, в борьбе против вражеских подводных лодок на Балтике основной силой оказались катера МО

Система противолодочной обороны, осуществлявшейся соединениями Охраны водного района, охватывала пять зон театра: первая - от острова Осмуссар на запад, вторая - от острова Осмуссар на восток до острова Вайндло, третья - от острова Вайндло до меридиана острова Витрунд (Восточный Гогландский плес), четвертая-от меридиана острова Вигрунд до меридиана банки Змей (островной район) и пятая - от меридиана банки Змей на восток до Кронштадта.

За первой зоной в начале войны постоянный контроль не был организован. Обычно вражеские подводные лодки здесь обнаруживались случайно - кораблями и судами, выполнявшими другие задания. Всего за июнь - август в этой зоне немецкие лодки были замечены 30 раз. Во многих случаях они были атакованы нашими кораблями.

Удачно, например, действовал против подводного противника экипаж катера "МО-213" (командир младший лейтенант Д. В. Солнцев). 7 июля "малый охотник" при сопровождении эсминца "Энгельс" в Ирбенском проливе обнаружил перископ и, выйдя в атаку, сбросил две серии больших глубинных бомб. Удар был точным - на воде появились масляные пятна и воздушные пузыри. Катер снова пробомбил это место - теперь уже малыми глубинными бомбами.

Впоследствии водолазы со спасательного судна "Колывань", обследовав район атаки, обнаружили на грунте затонувшую подводную лодку противника

Во второй зоне за июнь - август было 29 случаев обнаружения вражеских подводных лодок. При этом они 13 раз пытались атаковать наши боевые корабли. Однако все эти попытки были сорваны противолодочным охранением. Лишь дважды противник смог выпустить торпеды, но все они прошли мимо целей

Противолодочные силы флота особенно активно действовали против немецких подводных лодок, появлявшихся у дозорных линий и в районах переходов наших кораблей.

24 июня катер "МО-206" (командир лейтенант М. А. Равдугин), находясь в дозоре между островами Найссар и Аэгна, обнаружил вражескую лодку и атаковал ее двумя сериями больших и малых глубинных бомб. После бомбометания на поверхности воды появилось большое маслянистое пятно. На этом месте наблюдалось также интенсивное выделение из глубины темно-желтой смеси.

Катер сбросил еще три малые глубинные бомбы. Гидроакустики длительное время прослушивали водные толщи, но подводная лодка никаких признаков жизни не подала.

25 июня в 2 часа 07 мин. пост СНиС на мысе Юминда дал по радио оповещение об обнаружении неизвестной подводной лодки. Находившийся неподалеку на линии дозора сторожевой корабль "Аметист" (командир капитан-лейтенант А. Н. Сукач), получив радиограмму, полным ходом направился в указанный район. Через 20 мин. сигнальщик Куимов заметил перископ на курсовом угле 30° левого борта и доложил об этом командиру. Капитан-лейтенант Сукач повел корабль в атаку. Старшина 1-й статьи А. Косарев и матрос Г. Пашкевич по команде с мостика сбросили большую серию глубинных бомб. На поверхности моря образовались воздушные пузыри и всасывающая воронка. Находившиеся на мостике слышали характерный металлический звук подводного удара. Обследуя район атаки, "Аметист" сбросил еще серию глубинных бомб. На воде появились масляные и ржавые пятна. Корабль в течение пяти часов вел непрерывное наблюдение за подводной средой. В 7 час. 30 мин. подошел вызванный из поддержки дозора катер "МО-229". Он продолжил наблюдение, но движение лодки противника не было зафиксировано.

5 августа катера "МО-212" (командир лейтенант В. К. Яковлев) и "МО-142" (командир лейтенант А. А. Обухов) сопровождали транспорт "Хильда" на пере ходе из Таллина на Ханко. "МО-212" слева за кормой на расстоянии 4 кабельтовых обнаружил перископ подводной лодки. Затем показалась ее рубка, и наблюдатели заметили след торпед, выпущенных по транспорту. Катер тут же устремился к лодке и сбросил серию

глубинных бомб. Взрыв третьей по счету большой глубинной бомбы по звуку был не похож на предшествующие, прозвучал более глухо. Необычным был и всплеск от него. Поверхность моря всколыхнул большой воздушный пузырь. Катер произвел повторное бомбометание. Он не располагал гидроакустической аппаратурой, поэтому прослушать район не смог.

"МО-142" по приказанию командира конвоя оставался в охранении транспорта, производя бомбометание по курсу движения. Взрывы бомб, очевидно, повлияли на выпущенные лодкой торпеды. Одна из них взорвалась, не дойдя до цели, вторая, изменив курс, прошла у транспорта за кормой.

Особую активность подводные лодки противника проявляли в третьей зоне. За первые три месяца войны в этом районе они обнаруживались 69 раз. Однако преследованию подвергались лишь в 28 случаях. Это объясняется прежде всего значительной удаленностью мест обнаружения подводных лодок от пунктов базирования наших противолодочных сил. Пока наши корабли шли из Таллина или Кронштадта в район обнаружения лодки, она успевала уйти. Тогда наши противолодочные силы не базировались в губе Кунда. На Западном Гогландском плесе дозорная служба из-за нехватки сторожевых кораблей и катеров МО практически не неслась. Привлекавшиеся же к несению дозора тихоходные тральщики типа "Ижорец" не могли решать задачи, свойственные противолодочным кораблям. Кроме того, в начале войны на Балтийском флоте еще не была отработана связь дозорных сил с береговыми постами наблюдения, не имевшими радиостанции УКВ. Осуществлялась она через Кронштадт, и это, естественно, приводило к задержке прохождения радиограмм и запаздыванию оповещений об обнаружении вражеских подводных лодок. Тем не менее противнику в третьей зоне только один раз удалось добиться успеха. 3 июля его подводная лодка в результате торпедной атаки потопила транспорт "Выборг"

Дольше всего, но безуспешно действовали подводные лодки противника в четвертой зоне. За первые три месяца войны здесь было отмечено 16 их появлений, в 10 случаях им было оказано активное боевое противодействие.

В пятой зоне, непосредственно прилегавшей к Кронштадту, вражеские лодки в первые месяцы войны обнаруживались 7 раз. Во всех случаях они были атакованы и преследовались кораблями дозоров и специально высылавшимися катерами.

Кораблями ОВРа в 1941 году были поставлены позиционные противолодочные сети. Эту задачу выполнял дивизион сетевых заградителей (командир капитан 3 ранга Е. Н. Пихуля, военком старший политрук Н. Д. Игнатюк). Всего на Балтике в начале

войны было поставлено около 30 миль противолодочных сетей. Их число и протяженность намечалось увеличить, но эти постановки по ряду причин выполнены не были. Хотя в 1941 году сетевые заграждения боевого эффекта не дали, однако наличие их в Финском заливе, несомненно, способствовало снижению активности подводных лодок противника и тем самым сыграло свою роль в общей системе ПЛО на морском театре.

Конвойная служба

Защита морских коммуникаций ОВРом от воздействия надводных сил и авиации противника осуществлялась конвоированием судов и охраной фарватеров в системе дозорной службы.

С началом войны перевозки из портов Советского Союза в другие страны на Балтийском море прекратились. Действовали лишь внутренние коммуникации. Из них основными были Кронштадт - Таллин, вдоль южного берега Финского залива через проход Хайлода и Нарвский залив (протяженность 170 миль), и Таллин - Ханко, поперек Финского залива (протяженность около 60 миль). Поддерживалось также морское сообщение с Выборгом и островами Моонзундского архипелага

С первых дней войны движение судов, как правило, осуществлялось в конвоях небольшого состава. Близость финского побережья с обширной сетью постов наблюдения и систематическая воздушная разведка позволяли противнику в светлое время суток просматривать основные узлы и фарватеры наших коммуникаций, а ночью - производить на них минные постановки.

После выхода немецко-фашистских войск на южное побережье средней части Финского залива и захвата ими Усть-Нарвы и Усть-Луги Балтийский флот потерял возможность использования для перевозок прибрежной линии коммуникаций. Конвоям пришлось ходить фарватерами, проложенными по середине Финского залива. Это позволяло противнику оказывать постоянное воздействие на наши коммуникации, засорять фарватеры минами и наносить удары по конвоям с воздуха, из-под воды, надводными кораблями.

До 16 июля 1941 года организация конвойной службы на КБФ не была регламентирована специальными документами. Формирование конвоев осуществлялось обычно на основе письменных или устных распоряжений штаба флота. Конвойные силы не были распределены между пунктами формирования. Поэтому они нередко складывались из первых попавшихся кораблей, без учета подготовленности экипажей к решению этой задачи. Не была определена и организация управления конвоями

на переходе морем. Командиры соединений ОВРа считали себя ответственными лишь за их формирование и своевременную отправку из базы. Не продумывалась должным образом организация походного движения. Все это приводило к тому, что суда порой следовали без необходимой охраны. В частности, 9 июля 1941 года из губы Кунда были отправлены в Таллин 16 транспортов в сопровождении всего лишь трех базовых тральщиков. 16 июля из Таллина в Кронштадт вышел конвой из 8 транспортов и одного базового тральщика. Проводку четырех транспортов, направившихся на Ханко, также обеспечивал только один тральщик

Положение изменилось, когда была издана "Инструкция по организации конвойной службы и действиям кораблей в конвоях". Эта инструкция, утвержденная штабом КБФ 16 июля 1941 года, ответственность за формирование конвоев и назначение их командиров возлагала на командование соединений ОВРа военно-морских баз. Устанавливался численный состав конвоев в 5-6 единиц. На подготовку к проводке отводилось определенное время - трое суток.

Правда, эта инструкция нередко нарушалась, особенно из-за нехватки кораблей. Но в целом конвоирование осуществлялось успешно. С каждым днем мы становились опытнее, все больше совершенствовалась организация конвойной службы. А самое главное условие наших успехов заключалось в людях, подлинных советских патриотах, замечательных мастерах своего дела. В труднейших походных условиях они проявляли несгибаемую волю, упорство, высокую выучку и отвагу.

За период с 22 июня по 28 августа 1941 года корабли и катера Охраны водного района для обеспечения конвоев совершили 591 выход в море, провели более 500 боевых кораблей и судов. Общие потери наших конвоев за это время составили 14 единиц - 10 из проводимых кораблей и судов (1,8 процента от их общего числа) и 4 обеспечивающих корабля (0,71 процента от общего числа участвовавших в проводке)

Противник вел активные действия против наших конвоев - атаковал их разнородными силами, широко осуществлял постановку мин на фарватерах.

Вот отдельные примеры ожесточенной борьбы овровцев с кораблями и катерами врага. 14 июля базовый тральщик "Т-215" (командир капитан-лейтенант Г. С. Дусь) сопровождал конвой, следовавший из Таллина на Ханко. На рассвете матрос Лазаренко справа по курсу обнаружил шесть силуэтов катеров. Командир тральщика объявил боевую тревогу. Через несколько минут неизвестные катера, шедшие параллельным курсом с конвоем,

начали перестраиваться. Два из них увеличили скорость и стали заходить в голову конвоя, а остальные продолжали оставаться справа на курсовом угле 30-35°. Еще через пять минут все шесть катеров резко изменили курс и пошли на сближение с конвоем.

- Рубить тралы! По ближней группе катеров огонь! - прозвучала команда на тральщике.

Не успели скрыться в воде обрубленные концы тралов, как раздались орудийные залпы. Метко стреляло орудие старшины 1-й статьи Судьева. Снаряды ложились у самого носа вражеских катеров. Не выдержав огня, первая группа катеров стала отходить, прикрываясь дымовой завесой. Тогда огонь был перенесен на вторую группу. Она также отошла в северном направлении. Вражеские катера все же выпустили 12 торпед. Но сильное огневое противодействие "Т-215" помешало им сблизиться на необходимую дистанцию и точно прицелиться. В результате все торпеды прошли мимо, не причинив конвою никакого вреда. Он благополучно прибыл на Ханко.

В ночь на 24 июля катер "МО-204" (командир лейтенант С. Ф. Туморин), находясь на линии дозора между банкой Калкгрунд и островом Вайндло, обнаружил шесть вражеских катеров, шедших от финских шхер к нашему фарватеру. Послав радиограмму о появлении противника, Туморин решил первым атаковать его. "Малый охотник" лег на курс сближения с катерами. Но они, не приняв боя, отошли в шхеры.

8 августа катера "МО-142" (командир лейтенант А. А. Обухов) и "МО-201" (командир старший лейтенант В. И. Басов) сопровождали конвой с Ханко в Таллин. В 13 час. 40 мин. прямо по курсу были обнаружены четыре торпедных катера, сближавшихся с конвоем. Наши "малые охотники" устремились навстречу им и открыли огонь из орудий. После первых залпов торпедные катера разделились на две группы. Одна из них пыталась снова выйти в атаку, но снаряды, выпущенные "малыми охотниками", накрыли головной катер. Вся группа отвернула от конвоя и скрылась в направлении шхер. Вторая группа от атаки отказалась и отошла к северу.

Вечером 20 августа "МО-231" и "МО-207" (командир звена старший лейтенант Г. С. Козлов), следовавшие на линию дозора, слева по курсу обнаружили силуэты двух кораблей и шести катеров. "МО-231", на котором находился командир звена, увеличил ход и, поставив дымовую завесу, отвернул вправо. С "МО-207" за дымовой завесой не заметили поворота головного катера, и "охотник" продолжал идти прежним курсом. Когда вышли из дымовой завесы, командир "МО-207" старший лейтенант А. П. Воробьев приказал сигнальщику запросить у

обнаруженных кораблей опознавательные. В ответ с ближнего неизвестного корабля выпустили красную ракету и открыли артиллерийский огонь. Воробьев резким поворотом вывел катер из-под снарядов. "Малый охотник" продолжал наблюдение за вражескими кораблями и катерами, но вскоре они скрылись в быстро сгустившейся темноте.

Остаток ночи "МО-207" находился на своей линии дозора, а с рассветом взял курс на северо-запад. Командир рассчитывал обнаружить там корабли противника. Вскоре в утренних сумерках показались четыре вражеских сторожевых катера, шедших курсом на восток. "МО-207" пошел на сближение с ними и открыл огонь. Но противник не принял боя и отвернул на север.

"Малый охотник" направился в район нахождения "МО-231". По пути ему встретился наш конвой, следовавший из Таллина в Кронштадт. Воробьев доложил командиру конвоя о появлении вражеских сторожевиков. Тот приказал катеру следовать впереди по курсу. Вскоре сигнальщик "МО-207" обнаружил на воде буйки минных защитников. Конвой благополучно миновал этот опасный район. Но через некоторое время налетели семь фашистских бомбардировщиков. "МО-207" открыл огонь и один из них подбил. После отражения налета самолетов экипаж катера оказал помощь морякам гидрографического судна "Норд", пострадавшего от вражеских бомб.

Действия старшего лейтенанта А. П. Воробьева и всего экипажа "МО-207" получили высокую оценку командования соединения. В то же время было указано командиру звена Г. С. Козлову на то, что он оторвался от своего ведомого и не попытался установить с ним контакт.

24 августа катера "МО-193" (командир лейтенант А. В. Никитин) и "МО-201" (командир старший лейтенант В. И. Басов) принимали участие в отражении атак торпедных катеров и самолетов противника на конвой, следовавший из Таллина в Кронштадт. "МО-201" смело пошел на сближение с торпедными катерами и артиллерийским огнем отогнал их от конвоя. Через некоторое время они снова атаковали конвой, но и эта попытка не удалась. Встретив сильное противодействие, торпедные катера отвернули в сторону финского берега.

Всего за июнь-август 1941 года на наших морских коммуникациях произошло 18 боевых столкновений. В них со стороны противника действовали 2 канонерские лодки, 24 торпедных катера, 2 подводные лодки и до 10 сторожевых катеров. С нашей стороны в этих столкновениях участвовало 3 сторожевых корабля, 11 "малых охотников" и 6 тральщиков.

"Малые охотники" при несении дозорной службы на

фарватерах и сопровождении конвоев за это время уничтожили 23 вражеских самолета. Особенно отличились "МО-202" (командир младший лейтенант И. Г. Дорошенко), сбивший четыре самолета, "МО-402" (командир лейтенант К. В. Михайлов) и "МО-413" (командир лейтенант П. Е. Казаев), уничтожившие по три самолета, и "МО-302" (командир старший лейтенант Ю. Ф. Азеев), сбивший два самолета противника. По одному уничтоженному самолету врага имели на своем боевом счету катера "МО-101", "МО-102", "МО-104", "МО-201", "МО-206", "МО-207", "МО-210", "МО-301" и "МО-304"

Следует подчеркнуть, что "малые охотники" при защите наших морских коммуникаций на Балтике в первые месяцы войны испытывали наибольшее напряжение. Каждый из них в море находился в среднем около 104 суток. А некоторые катера и того больше. Так, "МО-201" (командир старший лейтенант В. И. Басов) из 205 суток кампании находился в море 188 и прошел в общей сложности 10 546 миль

В этот период большой напряженностью отличалась и боевая деятельность других кораблей ОВРа. Катерами-тральщиками, например, в ходе выполнения различных боевых задач по обороне коммуникаций было пройдено 106 183 мили, в том числе 31 989 миль - с тралами. Базовые и тихоходные тральщики прошли 210000 миль, уничтожили 650 мин и сбили 8 вражеских самолетов.

Фашистская авиация произвела по нашим тральщикам до 1500 самолето-вылетов и сбросила около 1600 авиабомб.

Война вносит поправки. Катера ставят мины

Великая Отечественная война внесла значительные коррективы в характер боевых действий различных классов кораблей.

Уже беглое знакомство с задачами боевой подготовки, например малых охотников за подводными лодками на 1941 год, приводит к заключению, что учеба экипажей этих кораблей была целеустремлена на отработку лишь действий ближнебазового характера: несение дозорной службы у сигнальных противолодочных сетей и бонов, встреча и вывод кораблей из базы и т. п. Они совершенно не были подготовлены к эскортированию подводных лодок, сопровождению конвоев, обеспечению траления, высадке десантов, обстрелу побережья, не говоря уже о постановке мин на подходах к побережью противника.

Война заставила пересмотреть установившиеся в мирное время взгляды на характер боевой деятельности таких кораблей.

Пришлось решительно перестраивать систему обучения их экипажей. В первую очередь катерники стали осваивать эскортирование подводных лодок и охранение конвоев на переходе морем. Они вышли на дальние линии дозора, включились в систему обороны морских коммуникаций на всю ее глубину.

В довоенное время корабли и катера ОВРа не отрабатывали действия по огневой разведке береговых батарей противника, прикрытию дымовыми завесами боевых кораблей и транспортов на переходе морем, не готовились к выполнению в больших масштабах спасательных функций на море. С началом войны все это также вошло в непосредственные боевые задачи овровцев.

В конце июня 1941 года "малые охотники" получили новую, ранее несвойственную им боевую задачу - поставить минные банки на выходах из финских шхер и в узлах внешних шхерных фарватеров, которыми пользовались вражеские корабли. Оборудование для приема и постановки мин на катерах проектом не было предусмотрено. Поэтому пришлось срочно крепить на их палубах рельсы и ставить минные скаты. Сначала их устанавливали перед рубкой, перпендикулярно диаметральной плоскости. Но такое расположение оказалось неудачным. В последующем стали оборудовать катера приспособлениями для сбрасывания мин с кормы. Для этого между входным люком в кают-компанию и транцем вместо бомбосбрасывателей крепили две пары минных рельсов, оканчивавшихся скатами. Это создавало удобства при погрузке мин, обеспечивало надежное их крепление и безопасность при сбрасывании, хорошую остойчивость катера на качке. Переоборудование катеров было выполнено в короткий срок. Оно производилось нашими специалистами под руководством флагманского минера штаба КБФ капитана 2 ранга А. К. Тулинова и при активном участии персонала технического отдела тыла флота. Вот так "малые охотники" были привлечены к созданию минных заграждений.

В первые дни войны катерами были поставлены: 3 июля ("МО-202", "МО-203", "МО-206" и "МО-211") две минные банки на подходах к Хельсинки, через день ("МО-206", "МО-210", "МО-211" и "МО-232") -две минные банки на фарватере в районе маяка Порккалан-Каллбода, 10 июля ("МО-193", "МО-195", "МО-199", "МО-200", "МО-204") -одна минная банка на фарватере у острова Килписари.

Минные постановки "малые охотники" выполняли и в последующие дни-11 июля ("МО-206", "МО-211", "МО-232") у острова Эрико, 14 и 15 июля (эти же катера) -у маяка Порккалан-Каллбода, 16 июля ("МО-193", "МО-195", "МО-197", "МО-199",

"МО-200", "МО-204") - у острова Луппи, 19 и 20 июля ("МО-206", "МО-210", "МО-211", "МО-232") -у Порво, 28 и 30 (эти же катера) - на подходах к Хельсинки. Позднее катера МО минировали водные районы у островов Бенгтшер, Аскери, Эттилетто, Равитсо, Пуккио, Питкопаасси, Руонти и у мыса Микельбека (Рижский залив). Всего "малые охотники" в первые месяцы войны по ставили 146 мин и 10 минных защитников.

Катерники успешно справились с новой для них боевой задачей. При постановке активных минных заграждений особенно отличились экипажи катеров-заградителей под командованием А. В. Никитина, И. С. Расина, П. С. Коржова, В. А. Мантурова, В. П. Степанова, И. Г. Белого, С. Ф. Туморина, М. А. Равдугина, П. А. Колесника, Н. И. Каплунова и В. М. Панцырного.

К минированию подходов к финским шхерам привлекались также торпедные катера и сторожевые корабли.

Эти минные заграждения значительно затруднили плавание вражеских кораблей. На одной из минных банок, поставленных нашими сторожевиками 18 августа 1941 года, подорвался и затонул финский броненосец береговой обороны "Ильмаринен"/

После перебазирования основных сил флота в Кронштадт Военный совет КБФ принял решение усилить оборонительные минные заграждения в восточной части Финского залива. Осенью овровпы произвели в этом районе ряд минных постановок. Так, в сентябре четыре раза с такой задачей выходили в море минные заградители "Ока" (командир Н. И. Мещерский, военком А. А. Коваль) и "Урал" (командир И. Г. Карпов, военком А. М. Титков).

Минный заградитель "Ока" перед этим получил серьезные повреждения при налете вражеской авиации. Носовой отсек оказался затопленным, оба паравана и обмотка размагничивания вышли из строя. Экипаж двое суток непрерывно работал, устраняя повреждения, а на третьи приступил к выполнению боевого задания.

По обе стороны фарватера, который предстояло заградить, находились вражеские минные поля. Поэтому командир "Оки" намеревался пройти этим фарватером на запад, а на обратном пути поставить здесь мины. Но противник обнаружил наши корабли и открыл огонь с берега. Пришлось менять решение и ставить мины немедленно. Но тем самым минный заградитель перекрыл себе обратный путь по фарватеру. В создавшихся условиях Мещерский повел корабль через минное поле за тралами базовых тральщиков. Минный заградитель благополучно возвратился в базу.

В этом походе образец четкой работы показал командир штурманской боевой части корабля старший лейтенант К. М.

Кононов. В исключительно сложной навигационной и минной обстановке он добился высокой точности кораблевождения/

В условиях активного огневого противодействия пришлось выполнять задачу и "Уралу". Проявив выдержку, смелость и мастерство, экипаж минного заградителя успешно справился с боевым заданием.

В ночь на 17 октября произвели минные постановки базовые тральщики "Так" (командир капитан-лейтенант С. В. Панков, военком политрук Ф. К. Калачиков), "Т-215" (командир капитан-лейтенант М. А. Опарин, военком старший политрук Т. Ф. Певнев) и "Т-217" (командир старший лейтенант А. К. Шевелев, военком политрук Л. А. Таранушенко). Их действия обеспечивали три катера МО. Боевую работу экипажей сильно затруднила штормовая погода. Но они преодолели все трудности и образцово справились со своей задачей.

В этом боевом походе отличились многие моряки. Благодарности своего командира удостоился, например, матрос Крылов. При сильной качке, переползая по заливаемой водой палубе от одной мины к другой, он готовил их к постановке. Самоотверженность и мастерство матроса во многом определили успешное выполнение кораблем боевой задачи.

В этот период неоднократно привлекались к постановке минных банок на подходах к финским шхерам "малые охотники" во главе с командиром звена старшим лейтенантом Н. Д. Ливым. В одном из таких выходов в море на "МО-211" при сильной качке сорвало с рельсов окончательно приготовленную мину. Зацепившись якорем, она повисла за бортом и ударялась о него при крене катера. Боцман Чернышев, рискуя жизнью, быстро завел концы троса за мину, и моряки дружными усилиями подняли ее на палубу. Затем вместе с остальными минами она была поставлена на фарватере противника.

Такие боевые задания корабли и катера ОВРа выполняли почти до самого ледостава. Всего в 1941 году ими была поставлена 9431 мина.

В морских десантах

В тяжелые дни сорок первого года экипажи катеров ОВРа Ханко (командир ОВРа капитан 2 ранга М. Д. Полегаев, военком батальонный комиссар В. Р. Романов), действуя смело и дерзко, высадили ряд десантов на вражеские острова в операционной зоне военно-морской базы.

В начале июля наши десантники овладели островами Вальтер-Хольм, Хестё и другими. После этих успехов командование базы усилило наступательные действия. На рассвете 10 июля был высажен десант на остров Хорсен, а затем -

на Старкерн. 30 июля в результате упорного трехчасового боя десантники заняли остров Гуннхольм.

Всего наши морские десанты в зоне Ханко овладели 19 шхерными островами.

В этих боях особенно отличились экипажи катеров под командованием лейтенанта А. И. Терещенко, младших лейтенантов И. В. Ефимова и А. И. Ганева. 27 июля, когда "малые охотники" высаживали десант на остров Бенгтшер, в этот район подошли финские канонерские лодки и открыли огонь. Несмотря на явное превосходство врага в огневой мощи, экипажи "МО-239" (флаг командира ОВРа), "МО-312", "МО-313" и "МО-238" смело вступили в бой и тем самым обеспечили успешное выполнение боевой задачи.

29 июля тихоходные тральщики "Ударник" и "Краб" высадили десант в районе Виртсу. Цель высадки была достигнута - десантники разгромили значительную группировку вражеских войск .

В начале августа командующий КБФ принял решение выбить гитлеровцев с захваченного ими острова Рухну. Остров занимал господствующее положение в юго-западной части Рижского залива. Овладение им обеспечивало свободу действий наших кораблей и создавало благоприятные условия для борьбы с перевозками противника.

Высадку десанта намечалось произвести на рассвете 6 августа с восточной и западной сторон острова отрядом из двух корабельных групп (командир сил высадки капитан 3 ранга Н. А. Овчинников).

В состав восточной группы входили базовый тральщик "Крамбол" (командир старший лейтенант С. Е. Клебанов) и катера "МО-203", "МО-205", "МО-206" и "МО-220". Этой группе предстояло высадить стрелковую роту с четырьмя 45-мм орудиями и инженерный взвод.

Западная группа состояла из базового тральщика "Бугель" (командир старший лейтенант М. Д. Годяцкий) и четырех торпедных катеров. Она приняла на борт десантников численностью до стрелковой роты.

В назначенное время обе группы кораблей подошли к острову и приступили к высадке. Гитлеровцы оказали упорное сопротивление пулеметным огнем и бомбовыми ударами с воздуха. Однако это не смогло помешать балтийцам выполнить боевое задание. Высаженный десант в стремительном броске овладел островом.

В ночь на 3 октября катера ОВРа Ленинградской военно-морской базы высадили восточнее завода "Пишмаш" (Стрельна)

усиленную стрелковую роту 6-й бригады морской пехоты. В последующем в этом районе было высажено несколько десантов из состава 20-й стрелковой дивизии войск НКВД.

5 октября отряд из пяти катеров ("МО-202", "МО-203", "МО-207", "МО-208", "МО-210"), двадцати пяти катеров КМ и шести шлюпок (шестивесельные ялы) высадил у Нового Петергофа усиленный сводный батальон, сформированный из матросов, старшин и офицеров линейных кораблей, школ Учебного отряда флота и курсантов военно-морского политического училища.

Отряд был разбит на пять групп, лидировавшихся "охотниками". Каждой группе придавался один катер КМ - дымзавесчик. Она принимала на борт по одной роте пехоты с личным оружием. Боеприпасы находились в шлюпках, буксировавшихся катерами КМ. Отряд сопровождали базовые тральщики "Гафель", "Шпиль", "Гак" и один бронекатер. Возглавлял силы высадки командир ОВРа КБФ капитан 2 ранга И.Г. Святов был назначен бригадный комиссар Р. В. Радун.

Морской десант в районе Нового Петергофа выполнил свою задачу. Этот успех в значительной мере определился доблестными действиями овровцев. Личный состав кораблей и катеров ОВРа обеспечил безотказную работу материальной части, четкую и быструю высадку батальона

При подавлении вражеских огневых точек особенно отличился катер под командованием лейтенанта в. м. Панпырного. Умело прикрывал дымовой завесой отход отряда катер лейтенанта Е. И. Червонного. Четко и сноровисто выполнял свои обязанности старший лейтенант Н. Д. Ливый. Метко поражали цели комендоры Кичнимадзе и Чибизов. Находчиво и смело действовали младший командир Прудников и рулевой Смирнов при выводе из-под вражеского огня катера "КМ-908" севшего на прибрежную отмель.

В трудный час исключительное самообладание и мужество проявили командир катера "ВР-5" Наумов и матрос Кузнецов. При высадке разведчиков катер получил несколько осколочных и пулевых пробоин. Наумов был ранен в голову, но мостика не оставил. Заметив что разведчики возвращаются, он поспешил им навстречу. Катер принял их на борт и лег на курс отхода. Матрос Кузнецов в это время под ожесточенным огнем заделывал пробоины.

В ночь на 8 октября проводилась демонстрация повторной высадки десанта, чтобы отвлечь часть сил противника с фронта на приморское направление и облегчить положение ранее высаженных десантников, которые вели тяжелые бои в

окружении. Выполнение этой задачи было возложено на отряд из четырех катеров МО, бронекатера, сторожевого катера "ЗК-39", семи катеров КМ и трех катеров-дымзавосчиков. Отряд состоял из двух групп, в каждую из которых входили два звена, лидировавшиеся "малыми охотниками".

Для поддержки отряда были выделены базовые тральщики "Верп" и "Шпиль", которые находились в районе Морского канала. Действиями сил руководил с борта сторожевого катера "ЗК-39" начальник штаба ОВРа КБФ, автор этих строк.

В 22 часа 00 мин. 7 октября первая группа под прикрытием артиллерийского огня базовых тральщиков направилась к Новому Петергофу, пустив в ход артиллерию и пулеметы. Гитлеровцы открыли ураганный огонь из пулеметов и автоматов. В 4-5 кабельтовых от береговой черты катера поставили дымовую завесу и начали отход. После этого вторая группа, находившаяся в районе Морского канала, повторила маневр первой.

Такое чередование действий групп при огневой поддержке базовых тральщиков и бронекатеров проводилось до рассвета. Противник отвечал сильным огнем, особенно при подходе катеров к берегу.

В темное время катерам КМ удалось высадить на берег группу разведчиков. Утром 8 октября все корабли и катера отряда возвратились в Кронштадт.

Овровпы Балтики в 1941 году выполняли также задачи по высадке разведгрупп в тыл врага.

6 сентября в 3 часа 5 мин. из Кронштадта в район мыса Иноннизми с разведчиками на борту вышел "МО-142" (командир лейтенант А. А. Обухов). Вместе с ним шли три катера КМ, буксировавшие по одному шестивесельному ялу. Руководил высадкой командир дивизиона катеров МО капитан-лейтенант М. В. Капралов (военком - старший политрук В. А. Кирсанов).

Через три часа в 15 кабельтовых от назначенного пункта высадки десантники пересели в шлюпки и на буксире катеров КМ направились к берегу. В 2-3 кабельтовых от него буксиры были отданы, и шлюпки дальше следовали на веслах. Противник заметил их и открыл сильный автоматно-пулеметный огонь. Разведчики с головной шлюпки успели сойти на берег и скрыться в лесу. Другие шлюпки подойти к берегу из-за шквального огня не смогли - повернули обратно.

"МО-142" открыл ответный огонь из 45-мм орудий и пулеметов, 20-мм автомат и два вражеских пулемета были уничтожены. Но продолжать высадку было уже нецелесообразно, так как скрытности достигнуть не удалось. Капитан-лейтенант Капралов дал сигнал об отходе.

Катер "МО-142" поставил дымовую завесу, чтобы прикрыть катера КМ и шлюпки. В 7 час. 15 мин. открыла огонь береговая батарея противника. Однако отряд наших кораблей потерь не понес.

16 сентября катера МО высадили разводотряд из 35 человек южнее знака Пограничный в Нарвском заливе, 17 сентября - 14 разведчиков у Тойло. В обоих случаях высадка прошла успешно. Через несколько дней эти же катера сняли разведчиков и доставили в свою базу.

В ночь на 7 октября тральщик "Клюз" (командир старший лейтенант К. Е. Бузулуцкий, военком старший политрук К. М. Меркис) и два бронекатера высадили в Нарвском заливе разведгруппу в количестве 125 человек.

Ночью 4 ноября сторожевой корабль "Аметист" (командир капитан-лейтенант А. Н. Сукач, военком батальонный комиссар А. С. Комиссаров) высадил разведгруппу в составе 150 человек в устье реки Нарова4.

Овровцам приходилось и самим вести разведку, выявлять расположение батарей и систему огня противника. Эта задача обычно возлагалась на "малые охотники" и базовые тральщики.

11 сентября 1941 года катер "МО-221" под командованием лейтенанта В. К. Яковлева вышел из Кронштадта на разведку в район Териоки - Иноннэми Сейвястё. При следовании вдоль берега на расстоянии 14-15 кабельтовых катер подвергся внезапному артиллерийскому обстрелу. Командир "малого охотника" засек место батареи. Катер открыл ответный огонь из 45-мм орудий. В это время начала стрелять вторая батарея, расположенная восточнее мыса Иноннэми. "МО-221" повернул на курс отхода, применяя зигзаг.

Вскоре противник прекратил огонь, и катер продолжил движение вдоль берега. Когда он достиг западной точки маршрута и повернул обратно, обнаружили себя сразу три батареи. На другой день "МО-221" засек еще одну вражескую батарею.

20 сентября с целью разведки к мысам Колгомпя и Дубовский (Копорский залив) из Кронштадта вышли базовые тральщики "Шпиль" и "Так", катера "МО-302" и "МО-308". Приблизившись к мысу Колгомпя на дистанцию 50 кабельтовых, тральщик "Шпиль" (командир старший лейтенант Н. С. Дебелов) открыл огонь по берегу. Противник тут же ответил, завязавшаяся перестрелка продолжалась около получаса. Тральщик, установив место и калибр вражеской батареи, под прикрытием дымовой завесы, поставленной катером МО, лег на обратный курс.

Удачно действовал и базовый тральщик "Так" (командир

старший лейтенант С. В. Панков). Он выявил место, число орудий и калибр батареи противника на мысе Дубовский.

Всего в сентябре - октябре 1941 года корабли и катера ОВРа десять раз выходили на разведку вражеских батарей. Кроме того, катера МО привлекались к корректировке огня нашей береговой артиллерии. Первыми такую задачу выполняли "малые охотники", которыми командовали старший лейтенант А. Творогов и лейтенант Г. Ульяшин.

Во всех этих случаях овровцы, действуя под огнем противника, проявили образцы мужества и выдержки.

Новым в боевой деятельности кораблей и катеров ОВРа был обстрел побережья, занятого врагом, нанесение огневых ударов по скоплениям его войск и десантно-высадочных средств на берегу. Уже в ночь на 22 июня 1941 года катера МО под командованием капитан-лейтенанта А. Финочко поддерживали артиллерийским огнем прибрежные пограничные заставы, вступившие в бой с наступающим противником. В Выборгском заливе "малые охотники" под командованием капитана 3 ранга С. П. Желдакова оказывали огневую поддержку нашим береговым пограничным частям, сдерживавшим натиск рвавшихся к Выборгу финских войск.

16 августа "МО-312" (командир младший лейтенант И. В. Ефимов) с дистанции 7-10 кабельтовых обстрелял острова Стурхольм и Эльмхольм. В результате были потоплены два моторных катера и три шлюпки, уничтожены два миномета с расчетами, подавлены несколько огневых точек и рассеяно скопление вражеской пехоты.

23 августа сторожевой корабль "Аметист" (командир капитан-лейтенант А. Н. Сукач), получив задание снять личный состав поста СНиС и погранзаставу в районе мыса Ихасамуниеми, своим огнем уничтожил три пулеметные точки противника на берегу.

25-26 августа сторожевые катера "ЗК-35" и "ЗК-36" из своих 45-мм орудий обстреляли скопление пехоты противника и шлюпки с десантом у южной оконечности острова Суонионсари (Выборгский залив). Были уничтожены три шлюпки и много солдат и офицеров.

Корабли и катера ОВРа оказывали также огневую поддержку высадке десантов на шхерные острова в операционной зоне военно-морской базы Ханко.

Во всех этих случаях овровпы действовали смело и решительно, подходили к вражескому побережью на минимальные дистанции и метким огнем своих орудий и пулеметов подавляли огневые точки, уничтожали и рассеивали живую силу противника.

"Гостинцы" для Берлина

С возрастанием минной опасности и активности вражеской авиации на Балтике все более затруднялись морские перевозки на транспортных судах, требовавшие больших сил для противоминного и противовоздушного обеспечения. Поэтому командование флота нередко использовало в роли транспортов малые боевые корабли - тральщики, сетевые заградители и вспомогательные суда флота.

Особенно примечательны походы наших тральщиков с грузом авиабомб для самолетов флота, осуществлявших с острова Эзель первые налеты на Берлин.

К августу 1941 года противник перерезал сухопутную коммуникацию через Таллин - Виртсу, и все грузы для морских летчиков доставлялись морским путем.

Ныне широко известны имена героев-летчиков полка Е. Н. Преображенского, которые в августе 1941 года летали на Берлин. Но мало кто знает тех, кто, не щадя своей жизни, обеспечивал эти полеты.

Первая попытка доставить необходимые авиационные боеприпасы морским путем была неудачной. В ночь на 24 августа базовые тральщики "Кнехт" (командир старший лейтенант К. В. Тимофеев), "Бугель" (командир старший лейтенант М. Д. Годяцкий) с грузом авиабомб в сопровождении базового тральщика "Верп" (командир старший лейтенант Г. А. Бадах) и двух катеров МО вышли из Кронштадта на остров Сарема. Но на переходе Финским заливом в районе между мысом Юминда и островом Кери "Кнехт" и "Бугель" подорвались на минах и затонули. Немногим членам экипажей удалось спастись.

Тральщик "Верп" по указанию штаба флота направился в Таллин.

Следующей ночью с грузом авиабомб в море вышли базовый тральщик "Патрон" (командир старший лейтенант М. П. Ефимов) и тихоходный тральщик "Т-298" (командир старший лейтенант А. В. Соколов) в сопровождении катера "МО-208" (командир лейтенант П. И. Сажнев). Когда миновали остров Лавенсари, в воздухе появился самолет-разведчик. Вскоре последовали почти непрерывные групповые атаки вражеской авиации. Море кипело от разрывов авиабомб. На корабли обрушивались огромные столбы воды, сыпались осколки. Только на тральщик "Патрон" было сброшено свыше 300 авиабомб. Искусно маневрируя, корабли своевременно уклонялись от атак самолетов.

В условиях постоянных налетов авиации члены экипажей действовали четко, проявляя выдержку и хладнокровие. На "Патроне", например, точно выполняли приказания стоявший у

штурвала командир отделения Н. Бойцов, вахтенные мотористы Васильев и Хусаинов. Умело обеспечивали необходимую скорость корабля главный старшина И. Клюшник, командиры отделений А. Шамшурин и М. Орлов. При отражении атак самолетов самоотверженно действовали комендоры и пулеметчики во главе со старшиной 1-й статьи Н. Шохиным. Они сбили один бомбардировщик, а другой повредили.

На тральщике от близких разрывов вражеских бомб появились пробоины по левому борту в районе мостика. Были повреждены некоторые механизмы и приборы. Выбывали из строя люди. Убило осколком пулеметчика И. Мелехова. Скончался от ран сигнальщик В. Харламов. Тяжелые ранения получили помощник командира тральщика лейтенант А. Спорыппев, исполнявший обязанности военкома корабля инженер-лейтенант М. И. Ванюхин, командиры отделений Н. Бойцов и Н. Большаков. Был ранен, но остался в строю командир тральщика старший лейтенант М. П. Ефимов.

Самоотверженно боролась за живучесть корабля аварийная партия во главе с боцманом Шевченко. Решительно и умело действовали командир отделения трюмных машинистов М. Шостак, электрик М. Попов, быстро заделывавшие пробоины и исправлявшие повреждения. Базовый тральщик "Патрон", израненный, но не побежденный, продолжал следовать на запад. Под непрерывными ударами с воздуха упорно шел вперед и тихоходный тральщик "Т-298". Его экипаж, воодушевленный примером стойкости и мужества своего командира А. В. Соколова и военкома А. И. Бахтова, бесстрашно стоявших на мостике, стойко нес свою боевую вахту. Спокойно и уверенно вел прокладку пути штурман Е. Поршнев. Машинная команда под руководством мичмана В. Исаева обеспечивала бесперебойную работу механизмов. Зенитный расчет старшины 1-й статьи Панечкина отбивал непрерывные атаки вражеских самолетов. Ни авиация противника, ни многочисленные линии минных заграждений не смогли остановить наши корабли. Авиабомбы были доставлены по назначению. Очередной удар балтийских летчиков по Берлину состоялся.

У стен Ленинграда. Обстановка диктует

Первые месяцы войны, характерные крайне тяжелой обстановкой на морском театре, явились для овровцев, как и для всех балтийцев, суровым боевым испытанием. В ходе ожесточенной борьбы с сильным и коварным врагом совершенствовалась работа командования, штабов и политорганов ОВРа, приобретали боевой опыт и закалку

командиры кораблей, весь личный состав соединений.

Ряды экипажей цементировали коммунисты и комсомольцы. Они всегда были впереди на решающих участках, там, где всего труднее и опаснее. Политорганы, партийные и комсомольские организации вселяли в людей высокий боевой дух, уверенность в несокрушимости нашего общественного и государственного строя, веру в неминуемую победу над заклятым врагом.

В те памятные дни нам пришлось испытать невероятные трудности. Высокой была минная опасность. Враг господствовал в воздухе. Не хватало кораблей и необходимых средств. Недоставало боевого опыта, давали о себе знать и различные организационные упущения. И все же, несмотря на это, овровцы Краснознаменной Балтики успешно справлялись с боевыми заданиями командования.

В конце августа 1941 года, после героического прорыва основного ядра флота из Таллина в Кронштадт, в боевой деятельности кораблей и катеров Охраны водного района наступил новый этап - непосредственное участие в обороне Ленинграда.

К тому времени оперативная обстановка на театре сложилась весьма неблагоприятно для флота. Противник контролировал всю западную часть Финского залива. Немецко-фашистские войска заняли .побережье Лужской и Копорской губ. Фарватер Хайлода был минирован1. Сообщение с островом Гогланд осуществлялось по единственному фарватеру, расположенному севернее островов Сескар, Пенисари и Лавенсари. На Ханко и в район Моонзундских островов наши суда могли ходить лишь в сопровождении значительных боевых сил флота.

На северном побережье Финского залива войска противника вышли к Сестрорецку, перерезав сухопутные пути сообщения с нашими войсками, находившимися в районе Выборга. Отрезанными оказались острова Бьёркского архипелага. Установив на берегу артиллерийские батареи, противник обстреливал наши боевые корабли и суда, следовавшие по заливу.

В Невской губе к 15 сентября гитлеровцы, заняв Урицк, Лигово, Стрельну и Новый Петергоф, вышли в тыл главной базы КБФ - Кронштадта и создали непосредственную угрозу коммуникациям между ним, Ленинградом и Ораниенбаумом. Установив артиллерийские батареи на южном берегу залива, противник днем и ночью противодействовал движению наших кораблей и судов из Кронштадта в Ленинград и обратно по Морскому каналу, который весь простреливался орудиями среднего калибра. Кронштадт, Ораниенбаум и город Ленина

также подвергались систематическим артиллерийским обстрелам и воздушным налетам.

22 октября наши части после четырех месяцев героической обороны оставили Хиуму, последний из островов Моонзундского архипелага, а затем и острова Осмуссар и Бьёркё. В результате наши коммуникации в восточной части Финского залива стали еще более уязвимыми.

2 декабря закончилась эвакуация военно-морской базы Ханко, были оставлены также острова Гогланд, Большой и Малый Тютерсы, Родшер, Соммерс и Нерва.

25 сентября враг был остановлен на непосредственных подступах к Ленинграду. Под ударами наших регулярных частей, народного ополчения, авиации, кораблей и береговой артиллерии гитлеровцы зарылись вокруг города в землю. Начались тяжелые дни блокады, отмеченные несгибаемой стойкостью и массовым героизмом защитников Ленинграда.

30 августа 1941 года была создана Охрана водного района флота, в которую вошли силы и средства расформированных соединений ОВРа главной базы - Таллина, ОВРа Кронштадтской военно-морской базы, а также Минной обороны КБФ. Эти силы организационно были сведены в отряд заграждения, отряд траления, истребительный отряд, отдельный дивизион сторожевых кораблей и охрану рейдов. Всего в составе ОВРа КБФ насчитывалось 210 различных кораблей и катеров, в том числе минные заградители "Ока" и "Урал", сетевые заградители, сторожевые корабли, 50 тральщиков, 47 катеров-тральщиков и 45 "малых охотников" *.

С первого же дня своего существования соединение приступило к несению дозорной службы, обеспечению морских перевозок но коммуникациям в операционной зоне флота, к решению других боевых задач, которые диктовались сложившейся обстановкой.

На линиях дозора

Дозорная служба кораблей ОВРа в восточной части Финского залива осенью 1941 года охватывала два района: западный-от острова Гогланд до меридиана мыса Сейвястё и восточный - от мыса Сейвястё на восток до банки Каменная (Невская губа).

В западном районе было развернуто 6 круглосуточных линий корабельных дозоров, в восточном - 13 линий, расположенных вокруг острова Котлин и на запад до меридиана мыса Сейвястё2.

С 12 сентября в связи с усилением противником минной войны было развернуто дополнительно 6 дозоров по оси открытой части Морского канала. С 22 сентября их число в Невской губе возросло еще более3.

Восточные дозоры поддерживались артиллерией кронштадтских фортов, звеном катеров МО, стоявших в базе в 15-минутной готовности к выходу, и звеном самолетов МБР-2. Для поддержки дозоров в районе Морского канала с 25 сентября выделялись два катера МО с местом нахождения в его огражденной части, а с 29 сентября в связи с тем, что из района Стрельна - Новый Петергоф стали проникать на плавсредствах вражеские диверсионные группы, в ночное время на фарватере у Петергофского буя выставлялись базовый тральщик и два "малых охотника".

Западные дозоры должны были поддерживаться батареями береговой обороны прилегающих островов.

Общее управление дозорной службой осуществлялось командиром ОВРа КБФ с его берегового командного пункта, развернутого на форту Кронштлот. Непосредственное руководство западными дозорами было возложено на командира отдельного дивизиона сторожевых кораблей (ОДСКР). В последующем, когда к несению дозорной службы было привлечено значительное количество тральщиков, эти функции были возложены на командира отряда траления, а командир ОДСКР стал его заместителем.

Восточными дозорами (кроме района Морского канала) руководил командир истребительного отряда ОВРа КБФ. Дозорные корабли и катера в Морском канале оперативно подчинялись непосредственно штабу ОВРа КБФ.

Для несения дозорной службы использовались: в западном районе - сторожевые корабли, базовые и тихоходные тральщики, в восточном-"малые охотники", сторожевые и рейдовые катера.

Соединение располагало двумя сторожевыми кораблями специальной постройки-"Буря" и "Туча". Они отвечали всем требованиям дозорной службы имели хорошую мореходность, значительную скорость и живучесть, были укомплектованы обученным личным составом. Их вооружение состояло из двух 100-мм универсальных орудий, а также автоматов и пулеметов. Однако дозор в 1941 году мог нести лишь сторожевик "Буря", "Туча" в бою получил повреждения и находился в ремонте.

Ё состав ОВРа входил также сторожевой корабль "Аметист" . У него была неплохая мореходность. Вооружение составляли три 45-мм орудия и пулеметы. Но корабельные механизмы были крайне изношены, а некоторые из них получили повреждения при налете вражеской авиации. Большую часть осени 1941 года "Аметист" ремонтировался.

В аналогичном состоянии находился сторожевик "Коралл".

Остальные сторожевые корабли ОВРа флота представляли

собой мобилизованные и переоборудованные морские и рейдовые буксиры с плохо обученными командами. Они имели малый радиус действия, небольшую скорость (7-8 узлов), недостаточную живучесть, изношенные механизмы и слабое вооружение (одно 45-мм орудие и два пулемета). Особенно слабо эти сторожевики были защищены от вражеской авиации. Во время штурмовых атак самолетов они несли большие потери в людях.

Такие же недостатки были свойственны привлекавшимся к дозорной службе тихоходным тральщикам. К тому же они на переходе к линии дозора и обратно в Кронштадт сжигали половину всего запаса топлива, и на несение дозорной службы его оставалось мало.

В большей степени отвечали требованиям дозорной службы "малые охотники". Но и у них было несильным зенитно-артиллерийское вооружение, особенно против штурмующих самолетов, от которых они также несли значительные потери в личном составе.

Сторожевые катера тина ЗК были пригодны для несения ближних дозоров. Они обладали достаточной мореходностью, были вооружены одной 45-мм пушкой и пулеметами.

Им по своим тактико-техническим данным уступали сторожевые катера типа КМ. Они имели на вооружении лишь по одному пулемету. Слабые мореходные качества не позволяли им нести дозорную службу при состоянии моря свыше 2-3 баллов.

Таким образом, наибольшими возможностями для несения дозорной службы располагали сторожевые корабли типа "Буря" и малые, охотники за подводными лодками. На катера МО и легла основная тяжесть морских дозоров.

Сентябрь 1941 года был периодом становления дозорной службы в новых условиях базирования флота. Поэтому недостатки, главным образом организационного порядка, давали о себе знать. Плохо было отработано взаимодействие дозоров с батареями береговой обороны. Выделенные для поддержки дозорных кораблей самолеты МБР-2 по своим тактико-техническим данным могли служить лишь средством, дополняющим систему наблюдения, но никак не силой прикрытия дозора.

Малочисленность кораблей, привлекавшихся к дозорной службе, и тихоходность значительной их части, необходимость в условиях блокады жесткой экономии топлива требовали максимального приближения пунктов базирования боевых сил к линиям дозора. Это значительно увеличило бы время пребывания в дозоре каждого корабля. Силы западных дозоров, например, следовало дислоцировать на островах Лавенсари, Гогланд.

Однако из-за отсутствия там запасов топлива, воды, боеприпасов и необходимых ремонтных возможностей осенью 1941 года дозорные корабли базировались на Кронштадт.

Несмотря на эти трудности, дозорные корабли успешно справлялись со своими задачами. Они неоднократно имели боевые столкновения с противником, много раз подвергались атакам вражеских подводных лодок и ударам с воздуха, обстрелу береговой артиллерии. Во всех таких столкновениях экипажи дозорных кораблей и катеров вели себя мужественно и стойко. Так, утром 1 ноября сторожевые катера "И-22" и "И-29" в районе маяка Шепелевский были атакованы девятью истребителями. Пулеметы катеров не могли противостоять огневой мощи врага. "И-22" был подожжен, один его мотор вышел из строя. Упал у штурвала, сраженный насмерть, рулевой. Два матроса были тяжело ранены. Командир катера комсомолец Крыленко, несмотря на ожог рук, с помощью матроса Семенова, тоже пострадавшего в бою, сумея потушить пожар, запустить второй мотор, оказать помощь тяжелораненым и привести катер в Кронштадт.

4 ноября самолеты противника атаковали дозорный тральщик "Буек" (командир старший лейтенант А. В. Гусельников, военком политрук Н. А. Ивченко). Корабль получил много пробоин, вышли из строя рулевое управление, компасы, были повреждены орудие и пулеметы. Начался пожар в штурманской рубке. Пострадал почти весь личный состав, находившийся на верхней палубе. Были убиты командир и его помощник, ранило военкома. Из командного состава в строю остался один дивизионный химик лейтенант В. В. Куликов. Тем не менее экипаж устранил повреждения, и тральщик под командованием Куликова прибыл в базу4.

11 ноября в районе острова Сескар фашистские самолеты налетели на тихоходный тральщик "Ударник". В критический момент боя, когда орудийные и пулеметные расчеты были полностью выведены из строя, военком корабля старший политрук К. И. Ревенюк стал к пулемету и вел огонь, пока не был сражен вражеской пулей. Бесстрашие и самоотверженность военкома произвели сильное впечатление на моряков. Каждый действовал на своем боевом посту мужественно и четко. Из строя вышла почти треть экипажа. На корабле возник пожар. Однако команда тральщика сумела отразить все атаки самолетов и ликвидировать пожар. Тральщик остался в строю2.

Благодаря стойкости и героизму моряков-овровцев, несших дозорную службу, морские подступы к Кронштадту и Ленинграду находились под надежной охраной.

Под ответственностью овровцев

С перебазированием флота в Кронштадт ответственность за организацию и безопасность плавания в Финском заливе (основные коммуникации: Кронштадт остров Гогланд, Кронштадт - Койвисто, Кронштадт - Ленинград и Ораниенбаум) несло командование ОВРа КБФ. Противоминная оборона фарватеров обеспечивалась системой дозорной службы, периодическим контрольным тралением и проводкой за тралами. Овровцы осуществляли также противолодочную, противокатерную и противовоздушную оборону конвоев, прикрытие их дымовыми завесами от огня береговой артиллерии противника.

Небольшие расстояния между пунктами отправления и назначения (наиболее удаленный остров Гогланд находился в 90 милях от Кронштадта), значительная продолжительность темного времени суток в осеннюю пору позволяли конвоям совершать переходы за одну ночь. Это существенно снижало опасность атак авиации и воздействия вражеских береговых батарей.

В тот период противник в использовании корабельных сил не проявлял активности. Поэтому главной угрозой на театре являлись мины.

Ледостав в Невской губе и на подходах к Кронштадту наступил сравнительно рано (4-6 ноября). Это потребовало привлечения ледоколов к проводке конвоев. Из-за того, что скорость их движения в этих условиях была невысокой, переходы не удавалось завершать к наступлению рассвета. Возникла необходимость прикрытия конвоев истребительной авиацией. Она поднималась в воздух распоряжением начальника штаба флота. Вражеские батареи и прожектора подавлялись силами и средствами береговой обороны.

Всего осенью 1941 года было проведено 37 конвоев.

В этот же период силы и средства ОВРа КБФ трижды эскортировали подводные лодки из Кронштадта до точки их погружения на Западном Гогландском плесе. О героизме и стойкости, проявленных овровцами в этих походах, ярко рассказывает следующий эпизод. В ночь на 13 октября в районе острова Мохни подорвался на мине входивший в состав эскорта "МО-311" (командир лейтенант И. П. Боков). Взрывом оторвало носовую часть катера вплоть до рубки, больше трети команды вышло из строяі.

Находившийся на мостике военком дивизиона старший политрук С. С. Жамкочьян взрывной волной был сброшен на палубу, однако, несмотря на тяжелые ушибы, принял активное участие в борьбе за живучесть катера. Командир дивизиона капитан-лейтенант И. А. Бочанов и военком собрали оставшихся

людей и призвали их к выдержке и самообладанию. И морякам уже не казалось безвыходным положение, в котором они оказались. Каждый действовал собранно и смело. Электрик комсомолец Шварцман быстро исправил освещение, мотористы под руководством механика звена А. А. Петухова устранили повреждения двигателей, комендоры "малого охотника" подготовили к действию кормовое орудие и пулеметы. Радист Фарафонов отремонтировал рацию. Боцман Лобанов собрал из подручного материала спасательный плотик для раненых. Остальные откачивали воду из отсеков.

Командир катера лейтенант И. П. Боков, несмотря на ранение, продолжал руководить действиями подчиненных.

Принятые меры помогли - катер остался на плаву. Были запущены моторы, и "малый охотник" задним ходом медленно направился к острову Гогланд.

Через два часа к "МО-311" подошел тральщик, который пытался взять его на буксир, но безуспешно. Погода свежела, до острова Гогланд оставались еще десятки миль. Командир эскорта капитан 2 ранга Н. А. Мамонтов в этих условиях принял решение катер затопить. Экипаж, простившись с "охотником", перешел на тральщик, взяв с собой вооружение, запасы и документы.

Корабли ОВРа КБФ принимали самое активное участие в обеспечении морских перевозок флота и фронта, а зачастую, как уже говорилось выше, использовались и в качестве транспортных средств. Внешне это выглядело, конечно, не так эффектно, как другие боевые действия. Перевозки морем - скромный, малозаметный труд моряков-транспортников. Однако в условиях блокады это был ежедневный подвиг, требующий самоотверженности, большого мужества и героизма.

В период с 17 по 29 сентября овровцы флота совместно с силами и средствами Ленинградской военно-морской базы перевезли из Ораниенбаума в Ленинград две стрелковые дивизии и артиллерийский полк, перебрасывавшиеся на другой участок фронта. Для этого ОВРом были выделены 8 базовых тральщиков, 15 тихоходных тральщиков и 2 сетевых заградителя. Кроме того, в перевозках участвовали 4 самоходные десантные баржи.

Расстановкой кораблей и судов у причалов в Ораниенбауме, погрузкой и регулировкой движения руководил командир ОВРа флота, разгрузкой в Ленинграде и отправлением порожних судов в Ораниенбаум - командир Ленинградской военно-морской базы.

Из Ораниенбаума корабли и суда выходили поодиночке в ночное время по мере их готовности. Переход совершался Морским каналом, а при противодействии противника - Большим корабельным фарватером (под северным берегом Невской губы).

Для прикрытия кораблей и судов от воздействия вражеской артиллерии были выделены четыре катера-дымзавесчика. Противовоздушная оборона осуществлялась зенитно-артиллерийскими средствами самих кораблей.

Перевозки начались скрытно. Гитлеровцы лишь на второй день обстреляли Ораниенбаумский порт. Наши войска находились в укрытии и потерь не понесли. В последующие дни противник продолжал обстреливать Ораниенбаум, но основная часть перебрасываемых дивизий уже находилась в Ленинграде.

Эти перевозки положили начало непрерывному сообщению морем между Ленинградом и Ораниенбаумом, которое действовало в течение всей блокады Ленинграда и было использовано для переброски войск и боевой техники 2-й ударной армии, нанесшей сокрушительный удар по гитлеровцам с ораниенбаумского "пятачка" в январе 1944 года.

Немалых усилий потребовала перевозка с ораниенбаумского плацдарма соединений и частей 8-й армии, которую командующий Ленинградским фронтом решил вывести в свой резерв. Она осуществлялась в условиях активного противодействия противника. Несмотря на это, личный состав кораблей ОВРа КБФ, ОВРа Ленинградской военно-морской базы и вспомогательных судов флота успешно справился со своей задачей. В короткий срок без потерь были сняты с плацдарма шесть стрелковых дивизий.

В сентябре - октябре 1941 года корабли и катера ОВРа КБФ совместно с другими силами флота участвовали в эвакуации наших войск и военно-морского гарнизона с острова Бьёркё.

27 октября овровцы начали эвакуацию гарнизона островов Гогланд и Большой Тютерс. Она осуществлялась под общим руководством командира ОВРа капитана 2 ранга И. Г. Святова и военкома бригадного комиссара Р. В. Радуна.

Эвакуацией гарнизона острова Гогланд непосредственно руководил начальник штаба соединения. В его распоряжение были выделены базовые тральщики "Фугас" и "Рым", тихоходные тральщики "Ударник" и "Клюз", 4 "малых охотника", 2 торпедных катера и 4 транспорта. 30 октября эти корабли и суда сосредоточились в бухте Сууркюля (Гогланд) и приступили к погрузке. Закончив ее, 31 октября направился в Кронштадт тральщик "Ударник" с баржей на буксире, а затем конвой (командир старший лейтенант А. М. Савлевич) в составе транспорта No 539, базового тральщика "Рым" и катера "МО-302".

1 ноября вышел второй конвой (командир старший лейтенант В. Л. Гиллерман). В него входили транспорт No 508, базовый тральщик "Фугас" и два торпедных катера. 5 ноября отправился в

Кронштадт транспорт No 515 в сопровождении тральщика "Клюз" и трех катеров МО. Все три конвоя благополучно прибыли в главную базу флота1. Но дальнейший вывоз подразделений и материальных ценностей с острова в связи с оставлением Ханко был приостановлен. Гогланд стал маневренной базой сил и средств эвакуации гарнизона Ханко под командованием капитана 2 ранга И. Г. Святова.

Эвакуация гарнизона острова Большой Тютерс проводилась под руководством командира отдельного дивизиона сторожевых кораблей капитана 3 ранга П. Е. Никитченко. Утром 30 октября к острову подошли четыре тихоходных тральщика, буксир с баржей и катер МО. Из-за мелководья в гавань удалось войти лишь тральщику "Т-68" с баржей. Его экипаж принимал груз прямо с береговых камней. При погрузке особенно отличились матросы и старшины Тумченок, Лидунов, Муравьев, Аксючев и Маронов, работавшие под руководством помощника командира тральщика лейтенанта А. М. Никитина.

31 октября корабли с личным составом, материальной частью и запасами гарнизона Большого Тютерса перешли в Кронштадт.

Эвакуация островов проводилась в сложных гидрометеорологических условиях. Штормовая погода, дождь и снежные заряды затрудняли погрузочные работы и переходы морем. Большую опасность представляли мивы, особенно плавающие, в большом количестве встречавшиеся на пути следования конвоев.

При выполнении этих заданий командования овровцы действовали самоотверженно, находчиво и отважно. Например, тральщик "Т-49" (командир лейтенант Л. Панкратов, военком старший политрук А. Корзуев) из-за непредвиденного ухудшения погоды быстро израсходовал уголь и в районе острова Лавенсари остался без топлива. Механик тральщика военетехник 1 ранга К. П. Козырев предложил пополнить запасы угля из затопленных трюмов судна, сидевшего на камнях неподалеку от острова.

Первым полез в ледяную воду секретарь парторганизации тральщика механик Козырев. За ним последовали командир отделения котельных машинистов А. Клюкин и минер С. Стрекалов. В течение нескольких часов они с помощью лопат наполняли углем ведра, которые передавались по цепочке на тральщик. Запасшись топливом, корабль продолжил путь.

Или вот еще пример. На тральщике "Т-46" (командир старший лейтенант В. Т. Миненок) во время похода вышла из строя питательная коробка котла. Корабль мог оказаться в море без хода. Машинист матрос Шелепин пришел к механику и попросил разрешения исправить повреждение в горячем котле. Рискуя

получить ожоги, он устранил неисправность, и корабль получил возможность выполнить боевое задание.

Героические рейсы

После оставления нашими войсками Таллина связь с военно-морской базой Ханко поддерживалась только по радио. Почти на всем пути от Кронштадта до этой базы оба берега залива находились в руках врага, который вел непрерывное наблюдение за фарватерами и противодействовал движению по ним авиацией, береговой артиллерией и легкими силами своего флота. Кроме того, гитлеровцы в осенние месяцы выставили дополнительно к минному массиву на участке Юминда Калбодагрунд около 1000 мин и 700 минных защитников.

Осень была на исходе. По прогнозам зима ожидалась ранняя и суровая. В те дни первыми проложили путь из Кронштадта на Ханко и обратно корабли ОВРа КБФ.

В полночь 24 октября отряд под командованием капитана 3 ранга В. П. Лихолетова (военком полковой комиссар Н. И. Корнилов) в составе базовых тральщиков "Патрон", "Гак", "Т-215", "Т-217", "Т-218" и шести "малых охотников" с грузом бензина и медикаментов на борту вышел из Кронштадта и взял курс на запад. К утру он прибыл на Лавенсарский рейд. Простояв там светлое время на якоре, вечером продолжил путь к Ханко.

Ночь была темной, безлунной. Черное небо сливалось с черной водой. Различить на ее поверхности что-либо, особенно плавающие мины, было чрезвычайно трудно. Около полуночи на подходе к острову Кери подорвался на мине и затонул базовый тральщик "Патрон".

Подобрав людей с погибшего корабля, отряд продолжил движение. После форсирования 30-мильной полосы вражеского минного заграждения корабли утром 25 октября прибыли на Ханко и сдали груз. К этому времени было принято решение об эвакуации всего гарнизона Ханко. Отряд под жестоким артиллерийским огнем принял на борт батальон бойцов и в 22 часа 26 октября направился в Кронштадт.

Погода резко изменилась, ветер усилился до 7-8 баллов, волна достигла 6 баллов, видимость ухудшилась.

Командование отряда находилось на головном тральщике "Т-215" (командир корабля капитан-лейтенант М. А. Опарин). Отлично справлялся со своими обязанностями штурман дивизиона лейтенант П. Г. Иванушкин. Несмотря на недомогание, он обеспечил высокую точность кораблевождения.

Стойко и мужественно вели себя все матросы, старшины и офицеры отряда. На кораблях бдительно наблюдали за морем и воздухом. Когда на Сескарском плесе отряд подвергся атаке

вражеской подводной лодки, тральщики своевременно уклонились от выпущенных ею шести торпед, а катера МО атаковали ее глубинными бомбами.

Вечером 28 октября отряд прибыл в Кронштадт. Доставленный им батальон ханковцев влился в состав Ленинградского фронта.

Эвакуация гарнизона военно-морской базы Ханко продолжалась по 2 декабря 1941 года. От ОВРа КБФ в ней приняли участие 20 минных заградителей, тральщиков, сторожевых кораблей и 16 "малых охотников", в том числе 2 минных заградителя ("Ока" и "Урал"), 8 базовых тральщиков ("Гафель", "Шпиль", "Гак", "Рым", "Верп", "Т-215", "Т-217", "Т-218"), 7 тихоходных тральщиков ("Вирсайтис", "Орджоникидзе", "Клюз", "Волнорез", "Ударник", "Дзержинский", "Менжинский"), 2 сторожевых корабля ("Коралл", "Гангутец"), сетевой заградитель "Азимут". Многие из них ходили к Ханко по два и три раза, а базовые тральщики "Шпиль" (командир старший лейтенант Н. С. Дебелов, военком батальонный комиссар В. С. Бартенев), "Т-215" (командир капитан-лейтенант М. А. Опарин, военком старший политрук Т. Ф. Певнев) и "Т-218" (командир старший лейтенант А. В. Цыбин, военком старший политрук И. И. Клычков) - четыре раза2.

Всего с Ханко силами флота было вывезено около 23 тысяч войск с личным оружием, полевая и зенитная артиллерия базы, 1300 тонн боеприпасов и 1500 тонн продовольствия. Более половины этих перевозок были осуществлены овровцами. В ходе эвакуации базы они спасли свыше 3 тысяч человек с погибших боевых кораблей и транспортных судов.

Походы на Ханко и обратно совершались в сложных гидрометеорологических условиях (штормы, обледенение, плохая видимость). До войны считалось, что катера МО могут плавать при волнении моря не более 3- 4 баллов. Во время эвакуации Ханко они ходили в семибалльный шторм. Их то и дело накрывали волны, верхняя палуба и надстройки нередко покрывались льдом. В ледяной панцирь превращалась одежда людей из верхней команды. Особенно трудно приходилось впередсмотрящим, стоявшим на самом носу корабля. Тихоходные тральщики, в прошлом озерные и речные буксиры, до войны уже при ветре 3-4 балла прятались у берегов, а на Ханко они ходили в любую штормовую погоду.

На фарватерах к полуострову исключительно высока была минная опасность. Каждый поход сопровождался гибелью кораблей на минах. Спасение людей было возложено на овровцев. Подвергаясь риску, тральщики и "малые охотники", маневрируя в

темноте между плавающими минами, подходили к терпящему бедствие судну и снимали с него людей, подбирали оказавшихся в воде. Все это требовало исключительного напряжения физических и моральных сил личного состава.

Действия овровцев в этих походах, как и всегда, отличались доблестью, самоотверженностью, высоким мастерством. Об их боевом настрое можно судить хотя бы по следующей выдержке из боевого листка, выпущенного в те дни на "Т-218": "Пробраться в тыл врага на 400 км, пройти большое количество минных полей ночью, в плохую погоду, без единого заедания механизмов преодолеть 800 км кажется невозможным. Но не такие люди на боевых кораблях советской Балтики, чтобы задумываться над этим. Мы ходили и будем ходить по свинцовым водам Балтийского моря, и ничто нас не остановит, не запугает..."

Вот несколько примеров мужества и высокой выучки личного состава соединения.

На рассвете 1 декабря отряд наших кораблей и транспортов находился в 40 милях от полуострова Ханко. В это время из финских шхер появились три канонерские лодки и четыре сторожевых катера. Они легли на параллельный курс и открыли сильный артиллерийский огонь. Командир отряда капитан 3 ранга М. Д. Белков приказал боевым кораблям и транспортам следовать прежним курсом, а тральщику "Вирсайтис", на котором он находился, вместе с канл едкой "Волга" идти навстречу врагу. Меткой стрельбой наши комендоры обратили противника в бегство и загнали его в шхеры.

В одном из штормовых походов подорвался на мине эскадренный миноносец "Сметливый". На спасение людей немедленно устремились катера "МО-210", "МО-307" и "МО-407" (командир звена старший лейтенант М. И. Камаев). В это время с северного направления эсминец атаковали три торпедных катера противника. "МО-210" (командир лейтенант В. М. Панцырный) ринулся им навстречу и огнем орудий и пулеметов принудил их отступить2.

В другой раз тральщик "Орджоникидзе" (командир старший лейтенант Е. А. Лищенко, военком политрук И. В. Фролов), имея на борту 300 ханковцев, подвергся налету двух вражеских самолетов. Комендоры корабля Смирнов и Тучанов метким огнем сбили один из них, а другой отказался от новых атак и скрылся. Управлял стрельбой лейтенант Ш. Д. Фурутин3.

В очередном походе на Ханко на "МО-112" в результате попадания снаряда затопило носовые отсеки. Йод руководством помощника командира В. Галямова экипаж пять часов упорно боролся за живучесть "охотника". В штормовых условиях, под

артиллерийским обстрелом с мыса Юминда катер задним ходом прошел большую часть пути до Гогланда, пока не был взят на буксир другим кораблем1.

В период эвакуации Ханко ярко проявились высокие моральные и боевые качества командного состава кораблей и катеров соединения.

Отличным моряком, умелым руководителем экипажа показал себя командир базового тральщика "Гафель" старший лейтенант Е. Ф. Шкребтиенко. Он трижды водил свой корабль на Ханко и один раз на остров Осмуссар. Тральщику нередко приходилось форсировать минные поля под артиллерийским огнем врага, подвергаться большому риску, чтобы прийти на помощь терпящим бедствие судам, снять с них людей. И всегда Е. Ф. Шкребтиенко находил верное решение, добивался успешного выполнения боевых задач.

Одним из лучших политработников ОВРа был военком "Гафеля" старший политрук В. А. Жуков. Мы знали его смелым, не теряющимся в трудный час, умеющим повести за собой людей, организовать их на отличное решение заданий командования. Под руководством Шкребтиенко и Жукова экипаж "Гафеля", преодолев все преграды и опасности, доставил с Ханко в Кронштадт 1760 бойцов и командиров, в том числе 1040 человек с погибавших кораблей.

В тех памятных трудных походах исключительную смелость и отвагу проявил командир базового тральщика "Т-215" капитан-лейтенант М. А. Опарин. Четырежды ходил этот корабль на Ханко. Не раз М. А. Опарин, действуя спокойно, расчетливо и четко, спасал "Т-215" от неминуемой гибели. Только во время последнего - четвертого похода на Ханко благодаря ему тральщик удачно уклонился не менее чем от 20 плавающих мин.

Военком тральщика старший (политрук Т. Ф. Певнев сумел организовать целеустремленную и действенную партийно-политическую работу, направленную на сплочение экипажа, мобилизацию его на образцовое выполнение

поставленных задач. Через минные поля, йод огнем с берега, уклоняясь от плавающих мин и от торпед подводных лодок, "Т-215" доставил в Кронштадт 1362 человека из состава гарнизона военно-морской базы Ханко.

Доброго слова заслуживают командиры и военкомы базовых тральщиков "Гак", "Шпиль", "Рым", "Т-217" и "Т-218". Все они действовали так, как и подобает советским воинам, коммунистам. Эти руководители экипажей своей отвагой, самозабвением в бою, высоким командирским искусством снискали любовь и уважение подчиненных и всех сослуживцев.

С честью справились со своими задачами в период эвакуации Ханко командиры и комиссары минных заградителей и тихоходных тральщиков. В самой сложной обстановке пример выдержки, хладнокровия и мужества показывал Н. И. Мещерский, командовавший минным заградителем "Ока". Под стать ему был командир минного заградителя "Урал" И. Г. Карпов. Минзаг "Урал" принял самое активное участие в эвакуации Ханко. Он вывез с полуострова больше людей, чем любой другой корабль. Командир тральщика "Ударник" старший лейтенант М. П. Ефимов, приведя корабль с Ханко в Кронштадт, тут же отправился в штаб соединения и настаивал, чтобы его сегодня же опять "послали в поход, так как время не ждет". Эти командиры дружно, в тесном контакте работали с политработниками своих кораблей А. А. Ковалем, А. М. Титковым, В. А. Фокиным.

Но особенно отличились в дни эвакуации Ханко командиры "малых охотников" Д. Дворецкий, В. Панпырный, П. Мартынов, М. Макаренко, А. Немировский, командиры звеньев катеров В. Карпович, Н. Соколов. От них требовалась особая стойкость, особое упорство. Они бессменно находились на открытом мостике. Ловко маневрируя среди плавающих мин, ведомые ими "охотники" под артиллерийским огнем ставили дымовые завесы, спасали людей с тонувших боевых кораблей и судов.

Командиры дивизионов "малых охотников" капитан 3 ранга М. В. Капралов и капитан-лейтенант И. А. Бочанов, военком старший политрук В. К. Молодцов всегда находились на тех катерах, которые выполняли самые трудные и опасные задания. А когда подорвался эсминец "Гордый", комдив Бочанов взял на себя управление катером "МО-306", который среди плавающих вокруг мин подошел к кораблю и спас около сотни людей4.

Сложная минная обстановка требовала высокой точности вождения кораблей по фарватерам, а частые взрывы мин в тралах выводили из строя компасы и рулевые устройства. Флагманский штурман ОВРа В. А. Экман, штурман дивизиона базовых тральщиков П. Г. Иванушкин, штурман отдельного дивизиона сторожевых кораблей Я. Б. Рабинович, штурманы кораблей К. М. Кононов, В. К. Тарасов, А. К. Тихомиров, А. Т. Ермошин, Р. Ю. Флешлер, П. П. Еременко, А. И. Лунин и другие в море работали самоотверженно, не сходя с мостика в осенне-зимних штормовых условиях по 14-16 часов подряд. Отлично несли ходовую вахту рулевые Рыбаков, Дьячков, Дроздов и другие.

Несмотря на шторм и обледенение палубы, тральные расчеты в темноте четко и быстро производили постановку и замену тралов. Старшина 2-й статьи Батырев, матросы Нарышкин и Щербак ("Т-218"), командир отделения Бойченко, матрос Осипов

("Рым") и другие под руководством командиров подразделений Е. М. Машанина, В. П. Савочкина и В. Н. Софронова обеспечили надежную работу тралов, за которыми шли корабли и суда с тысячами бойцов.

Стойко несли тяжелую вахту впередсмотрящих старшины и матросы Клочко ("МО-210"), Мельник ("МО-407"), Лощинин ("МО-307"), Микляев ("МО-301"), Трегубенко и Колосов ("МО-409"), Уколов ("МО-306"), Сурин, Сидоров, Гутковский ("Т-210"), Токмаков, Ефремов и Чимисов ("Т-207"), Филь ("МО-211"), Бруев и Шабалин ("Т-57"), Радостин, Лаврентьев ("Т-42") и многие другие. В обледеневшей одежде, непрерывно окатываемые холодной водой, они, зорко наблюдая за поверхностью моря, своевременно предупреждали о плавающих минах.

Отлично действовали также сигнальщики Соколов и Каулин ("Т-210"), Ковалев .("Т-58"), Яковлев ("МО-306"), Большаков ("Т-57"), радисты Скакун ("Т-207"), Смирнов и Быцунь ("Т-218"), Колосов ("МО-409"), Сорокин ("МО-211")2.

Успех походов на Ханко в значительной мере зависел от действий личного состава электромеханических боевых частей. Надо сказать, что большинство кораблей и катеров, участвовавших в эвакуации базы, к этому времени прошли уже немало тысяч миль. Базовый тральщик "Т-218", к примеру, наплавал около 13 000 миль, его главные дизели проработали 1300 часов. Но для ремонта, предусмотренного по нормам эксплуатации, тогда просто не было времени. Тем не менее все корабли и катера ОВРа, участвовавшие в эвакуации гарнизона Хавко, со своей задачей справились без аварий и серьезных поломок. И в этом, конечно, заслуга наших замечательных механиков, дизелистов, машинистов, мотористов и электриков.

Помню, у борта минного заградителя "Ока" взорвалась мина. Корабль получил повреждения, но благодаря умелым и организованным действиям личного состава продолжал выполнять поставленную задачу. Коммунист старший инженер-лейтенант В. В. Кравченко, старшина 1-й статьи Ждановский, комсомолец старший матрос Костылевский на ходу устранили повреждения в машине. Коммунисты котельные машинисты Груничев, Федулов и Ершов также сделали все от них зависевшее для быстрейшей ликвидации аварии. Электрики Куломинов, Ильин и Касаткин в короткий срок восстановили внутрикорабельную связь и освещение. Всеми действиями по ликвидации повреждений руководил большой знаток своего дела командир электромеханической боевой части инженер-капитан 3 ранга М. Н. Губанков1.

В походе базовый тральщик "Т-217" получил пробоину, через которую в кормовой отсек хлынула вода. Комсомолец старшина 2-й статьи Кириченко и коммунист матрос Куликов, работая в холодной воде, на морозе, сумели заделать пробоину и остановить поступление воды.

На базовом тральщике "Рым" в море во время сильного шторма пробило коллектор главного двигателя. Машинное отделение наполнилось выхлопными газами. Но чтобы не сорвать выполнение боевого задания, останавливать дизель было нельзя, и вахтенным пришлось несколько часов подряд в условиях большой качки нести вахту в противогазах2.

Во всех походах к Ханко безотказно работали механизмы базового тральщика "Гак" (командир электромеханической боевой части старший инженер-лейтенант В. М. Гейко). Когда на корабле засорился топливный насос, старшина 2-й статьи И. Китаев, не останавливая двигателя, быстро прочистил клапан. Тральщик своевременно прибыл к месту назначения. Образцово несли ходовую вахту также мотористы коммунист Гевгал, комсомольцы Кусочкин, Барабошкин, Остриков и Белов.

На тральщике "Т-215" (командир электромеханической боевой части воентехник 1 ранга В. Г. Максимов) от взрыва мины в трале вышло из строя рулевое управление. Главный старшина Гарегин быстро устранил повреждение, и корабль продолжил поход. Образцы отличной работы показали также мичман Орлов, старшие матросы Крылов и Седыгин.

Командиры электромеханических боевых частей инженер-капитан 3 ранга И. К. Дука (минзаг "Урал"), инженер-капитан-лейтенант И. И. Файфер ("Т-218"), механик звена "охотников" воентехник 2 ранга В. Г. Рзянкин, мичман Силантьев ("Т-34"), главный старшина Пономарев ("Т-57") и другие своей самоотверженной работой в походах, умелым руководством подчиненными внесли достойный вклад в успешное выполнение заданий командования.

Но боевые успехи давались нелегко. Нередко они достигались дорогой ценой. При эвакуации Ханко соединение потеряло несколько кораблей. 14 ноября в районе острова Кери взорвался на плавающей мине и погиб со всем личным составом катер "МО-301" (командир младший лейтенант М. Д. Макаренко). В тот же день подорвался на мине и затонул базовый тральщик "Верп". Вместе с ним погибло 33 овровца, в том числе командир корабля старший лейтенант Н. П. Смирнов и военком старший политрук А. С. Якубовский. 22 ноября на переходе Ханко Гогланд на минах погиб сетевой заградитель "Азимут", а 24 ноября - тихоходный тральщик "Менжинский". Среди погибших-командиры кораблей

капитан 2 ранга А. Ф. Цобель и лейтенант П. Н. Побытов, военком тральщика политрук Ф. И. Сбросов. 25 ноября не стало тральщика "Клюз" (командир лейтенант Ф. Д. Шалаев, военком старший политрук В. Ф. Паюк). При взрыве мины погиб весь командный состав, кроме военкома. 9 декабря взорвался на мине тихоходный тральщик "Вирсайтис").

Операция по эвакуации гарнизона военно-морской базы Ханко получила высокую оценку Военного совета Ленинградского фронта. Всему личному составу кораблей КБФ, участвовавших в ней, была объявлена благодарность. Наиболее отличившиеся удостоились правительственных наград, в их числе было немало моряков Охраны водного района флота.

Суровые будни. Первая блокадная

Вскоре после эвакуации Ханко Финский залив покрылся льдом, боевые походы закончились. Корабли соединения, как и всего флота, рассредоточились на зиму в Кронштадте и Ленинграде. Они нуждались в серьезном ремонте, который в условиях блокады был нелегким делом. Судоремонтные предприятия по могли выполнить ремонтные работы своими силами, поэтому вместе с рабочими трудились военные моряки.

Не хватало электроэнергии - почти все электростанции стояли без топлива. Таяли запасы продовольствия. Нормы питания личного состава резко сократились. А работать приходилось 10-12 часов в сутки, на морозе, под систематическим обстрелом и бомбардировками врага.

Когда Невская губа покрылась толстым льдом, возник новый, почти 50-километровый ледовый фронт, фланги которого упирались в ораниенбаумский плацдарм и район Сестрорецка. Сухопутной обороны здесь еще существовало, и угроза вторжения противника в Ленинград и Кронштадт по льду становилась вполне реальной. На этом участке враг уже начал проявлять активность: на льду стали появляться его разведывательные патрули.

В те дни командование Ленинградского фронта организовало оборону с морского направления. Флот послал сюда несколько рот моряков. Все оружие с катеров ОВРа, поднятых в Кронштадте и Ленинграде на стенку для ремонта, было снято и передано частям "ледового фронта". Овровцы проходили усиленную общевойсковую подготовку. Из экипажей "малых охотников", дислоцировавшихся в Ленинграде, была сформирована стрелковая рота. Привлекаются к обороне на ледовом направлении и экипажи катеров-тральщиков. В Кронштадте береговые базы ОВРа оборудовали и укомплектовали боевыми

расчетами и оружием 10 огневых точек, создали маневренный резервный взвод лыжников . Зенитная артиллерия кораблей соединения вошла в систему противовоздушной обороны Ленинграда и Кронштадта.

Всю первую блокадную зиму продолжался ремонт кораблей. Овровпы стремились всесторонне подготовиться к вступлению во вторую военную кампанию на Балтике. К весне на всех катерах МО была установлена новая гидроакустическая аппаратура. "Охотники" одного из дивизионов переоборудуются в минные заградители. Несколько катеров МО были приспособлены для траления. Усиливается вооружение тралящих кораблей: на катерах типа Р устанавливаются крупнокалиберные пулеметы, на базовых тральщиках - 20-мм зенитные автоматы.

Повседневное внимание подготовке кораблей и катеров ОВРа к предстоящей кампании на Балтике уделял Военный совет флота. Вопросы судоремонта неоднократно обсуждались на его заседаниях.

Большую роль в успешном окончании зимнего судоремонта сыграли партийные и комсомольские организации кораблей и частей. Они помогли командирам мобилизовать личный состав на своевременное и высококачественное выполнение всех ремонтных работ.

Плодотворно в этот период поработали механики соединения во главе с флагманским инженер-механиком коммунистом Н. В. Строк-Стрелковским. Николай Владимирович Строк-Стрелковский сумел сосредоточить усилия специалистов электромеханических подразделений на решающих участках. С раннего утра и до позднего вечера он находился в цехах и на кораблях, глубоко вникал в ход работ и оказывал необходимую помощь.

За зиму были подведены итоги боевой деятельности соединения в 1941 году. На кораблях подвергли глубокому анализу недостатки и все лучшее стремились сделать достоянием каждого экипажа, каждого моряка. Краснофлотцы и командиры изучали боевой опыт первых месяцев войны, глубже осваивали оружие и технику, отрабатывали организацию и тактические приемы решения задач, стоявших перед Охраной водного района флота.

День 3 апреля 1942 года стал большим праздником для всего личного состава соединения. Минному заградителю "Ока" (командир Н. И. Мещерский и военком А. А. Коваль) и базовому тральщику "Гафель" (командир Е. Ф. Шкребтиенко, военком В. А. Жуков) за образцовое выполнение боевых заданий командования было присвоено звание гвардейских.

В послужном списке минного заградителя "Ока" тысячи поставленных мин. Тысячи бойцов и командиров были доставлены им в Ленинград с полуострова Ханко. Экипаж корабля в боевых походах отличился массовым героизмом, стойкостью и мастерством.

Исключительную доблесть и самоотверженность в боях с немецко-фашистскими захватчиками проявил экипаж "Гафеля". Этот тральщик среди малых кораблей КБФ первым стал гвардейским.

Преобразование двух кораблей соединения в гвардейские воодушевило овровцев. Они поклялись в предстоящих боях усилить удары по ненавистному врагу.

Через несколько дней командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц вызвал меня для ориентирования в предстоящих задачах соединения. Главная из них состояла в том, чтобы тралением, дозорной службой, противоминным наблюдением и непосредственной проводкой за тралами обеспечить выход наших подводных лодок за пределы восточной части Финского залива. Кроме того, как и прежде, мы должны были поддерживать сообщение с островами Сескар и Лавенсари, ставить активные минные заграждения на фарватерах противника, нести дозорную службу.

Едва море освободилось ото льда, гитлеровцы приступили к восстановлению своих минных позиций в западной части Финского залива, начали подготовку к постановке противолодочных заграждений между мысом Порк-кала-Удд и островом Найссар, а также к югу и северо-востоку от Гогланда. 19 апреля вражеские десантные катера поставили 14 магнитных мин в открытой части Морского канала.

Противник непрерывно, вплоть до 30 апреля, пытался ударами с воздуха и артобстрелами вывести из строя наши корабли, зимовавшие в Ленинграде и Кронштадте2. Однако это ему не удалось. Овровцы подготовились и в запланированные сроки вышли в море для решения боевых задач.

Доблесть минеров

Весной 1942 года гитлеровцы предприняли крупную операцию по минированию с воздуха кронштадтских фарватеров, чтобы не допустить выхода в море наших подводных лодок, заблокировать их в Невской губе. Специально сформированная для этой цели группа самолетов-миноносцев совершила в зону Кронштадта 11 массированных ночных налетов (302 самолето-вылета). С 29 мая по 4 июня противник поставил мины в районе северных кронштадтских фортов для заграждения нашего северного (запасного) фарватера, а с 5 по 15 июня -

преимущественно на створе кронштадтских маяков (основной фарватер) и в районе Большого рейда. За этот период фашистские самолеты сбросили 413 донных (неконтактных) мин . Треть из них взорвалась при падении на береговую отмель острова Котлин, остальные создали серьезную угрозу для плавания кораблей. В этих условиях овровцы прилагали все усилия, чтобы обеспечить безопасность уходивших на запад и возвращавшихся в свою базу подводных лодок и эскортирующих их сил.

Из всего состава тралящих кораблей соединения борьбу с донными (неконтактными) минами мог вести лишь дивизион деревянных магнитных тральщиков (командир капитан-лейтенант М. М. Безбородов, военком политрук Г. М. Сбоев). Дивизион насчитывал девять кораблей, переоборудованных из бывших рыболовецких сейнеров и мотоботов, - "Сиг", "Поводец", "Пикша", "Воронин", "ГС-1", "ГС-2", "Свирь", "Касатка" и "Ястреб". Из них к тралению с помощью тралбарж были приспособлены только "Сиг", "Поводец" и "Пикша". Эти же тральщики и "ГС-1" могли питать электромагнитный петлевой трал. Остальные корабли имели лишь магнитный (хвостовой) трал и поэтому в ходе траления выполняли вспомогательные функции (обвехование и т. д.).

С чего начать? Какие мины поставлены противником - магнитные, акустические или магнитно-акустические? Эти вопросы со всей настоятельностью встали тогда перед нами, овровцами.

Надо отдать должное штабу бригады траления (начальник штаба капитан 3 ранга М. Т. Радкевич). Преддоженный им порядок тральных работ полностью оправдал себя на практике.

Этот порядок заключался в следующем. Сначала в район постановки вражеских мин высылались быстроходные деревянные катера. Маневрируя на полном ходу, они сбрасывали большие и малые глубинные бомбы, чтобы воздействовать на акустические мины (вызвать самовзрыв, разрушение корпуса или приборов). После этого производилось траление по оси фарватера магнитным или электромагнитным тралом, а затем - тралбаржей с включенным питанием. С целью контроля по фарватеру буксировалось металлическое основание большого корабельного артиллерийского щита, имевшее значительное магнитное поле. Лишь после этого фарватер считался протраленным и объявлялся открытым для плавания.

Уничтожение поставленных противником мин началось 1 июня. В тот день была подорвана первая мина, сдетонировавшая от взрыва глубинной бомбы "малого охотника". 2 июня на траление вышли магнитные тральщики. Первые два дня их многочисленные галсы, обычно выполнявшиеся под воздействием

противника, не принесли успеха. Но в последующем было уничтожено 11 мин. Контрольные галсы дали основание считать фарватер безопасным. Однако плавать по нему надо было исключительно точно, не выходя за пределы узкой протраленной полосы2. Расширение ее требовало дополнительного траления, а времени на это не было подводные лодки шли буквально следом за тралящими фарватер кораблями.

9 июня группа "малых охотников" и катеров-дымзавесчиков эскортировала до точки погружения у Шепелевского маяка подводные лодки "Щ-304" и "Щ-317", которые первыми в 1942 году вышли в боевой поход. Во время их следования по створу кронштадтских маяков гитлеровцы начали очередной воздушный налет с постановкой мин на фарватере. Катера эскорта своим огнем отогнали вражеские самолеты, сбрасывавшие парашютные мины. Подводные лодки благополучно вышли в море и вскоре своими торпедами начали разить транспорты противника.

Траление мин овровпы вели всю кампанию 1942 года. За это время магнитные тральщики уничтожили на кронштадтских фарватерах и в Невской губе 53 мины. Бомбометанием с катеров МО было взорвано еще 6 неконтактных мин.

В те дни мы потеряли тральщики "Воронин" и "Ястреб", затонувшие от взрыва мин, и тральщик "Пикша", погибший под артиллерийским огнем противника.

Большую роль в борьбе с минами, сбрасываемыми с самолетов, сыграла своевременно организованная штабом соединения (начальник штаба капитан 1 ранга Н. И. Мещерский, офицеры-операторы Я. С. Большов и И. С. Сафонов) система подвижных постов противоминного наблюдения. Этот вид наблюдения служил важным дополнением к функциям береговых постов флотской службы наблюдения и связи и постов охраны рейдов (ОХР).

Специально созданный отряд подвижных постов насчитывал 20 моторных катеров и 26 шлюпок. Командовал им капитан-лейтенант Н. В. Шклярский.

Эти посты выставлялись ежедневно с 22 час. до 4 час. утра на створе кронштадтских маяков и фарватерах к Лисьему Носу и Ораниенбауму. Наблюдатели на катерах и шлюпках, снабженные средствами зрительного наблюдения и пеленгования, фиксировали в журналах места падения мин и сообщали в штаб ОВРа. Это позволяло эффективно вести борьбу с минной опасностью.

Однажды ночью посты противоминного наблюдения донесли, что две мины упали на берег в районе Бычьего поля в Кронштадте и не взорвались (одна из них угодила в болото). Было решено

разоружить их. Наш флагманский минер А. Ф. Гончаренко к этой опасной работе кроме минных специалистов ОВРа привлек инженер-капитана 2 ранга М. Я. Миронова и инженер-подполковника Ф. И. Тепина. Под их руководством группа разоружения успешно справилась с заданием. Это было первое знакомство наших специалистов с новейшим видом минного оружия гитлеровцев. Разобравшись в его устройстве и принципе действия, они легко разоружили еще несколько неконтактных мин, в том числе упавшую на крышу дома на Васильевском острове в Ленинграде.

Тщательное изучение вражеских неконтактных мин позволило установить правильный режим магнитного траления.

Гитлеровцы не ограничились минированием в районе Кронштадта. Стремясь воспрепятствовать развертыванию наших подводных лодок, нарушить морские сообщения с островами Лавепсари и Сескар, они неоднократно ставили якорные мины на фарватерах в восточной части Финского залива.

Основная тяжесть борьбы с минной опасностью в 1942 году легла на 1-й и 2-й дивизионы катеров-тральщиков ОВРа, которыми командовали капитан 3 ранга В. К. Кимаев и капитан-лейтенант Ф. Е. Пахольчук.

В. К. Кимаев в 1930 году по путевке комсомола поступил в Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе. После учебы он служил на торпедных катерах КБФ, а с 1940 года - в дивизионе катеров-тральщиков. Дивизион в то время занимался тралением минных заграждений, оставшихся после войны с Финляндией. Старший лейтенант Кимаев проявил себя отважным минером. Возглавляемая им подрывная партия за короткое время уничтожила со шлюпки свыше 50 мин.

Комиссаром 1-го дивизиона катеров-тральщиков был Леонид Александрович Костарев, опытный политработник, душевный человек. Всегда находясь среди личного состава, он своим примером увлекал моряков на образцовое выполнение воинского долга.

Командир 2-го дивизиона старший лейтенант Ф. Е. Пахольчук в 1937 году по призыву ЦК ВЛКСМ пошел в Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе. Окончив его, служил на тральщике минером. В начале войны назначается командиром отряда, а затем и дивизиона катеров-тральщиков, сформированного из учебных катеров военно-морских училищ. Спокойный и рассудительный, не теряющийся ни при каких обстоятельствах, он сумел сплотить своих подчиненных в крепкий боевой коллектив, способный образцово решать боевые задачи. К началу кампании 1942 года дивизион уже имел немалый опыт

траления.

В период с 15 по 20 июня оба дивизиона при тралении фарватеров от меридиана маяка Шепелевский на запад до острова Сескар уничтожили 34 мины. Затем они, обеспечивая вывод подводных лодок к точкам погружения, произвели контрольное траление фарватеров у острова Лавенсари и на Восточном Гогландском плесе. Было уничтожено 19 якорных мин.

Одновременно производилось траление в Невской губе, причем в ночное время - из-за сильного огневого противодействия вражеских батарей с южного берега. Но во второй половине июня в Финском заливе наступили белые ночи. В этот период каждый выход тральщиков обеспечивался катерами-дымзавесчиками, а зачастую и вводом в действие пашей береговой артиллерии.

В июне противник применил якорные мины с малым углублением от поверхности воды, предназначавшиеся против мелко сидящих кораблей и катеров. Они были поставлены к востоку от Деманстейнских банок на фарватере Шепелев - Сескар. На траление в этот район вышли катера-тральщики типа КМ под командованием старшего лейтенанта А. Н. Дерюгина. Наши минеры

быстро научились уничтожать такие мины. Но нам не удалось избежать потерь - подорвались и затонули два "малых охотника" и один катер-тральщик.

Во второй половине августа 7 катеров-тральщиков дивизиона Ф. Е. Пахольчука произвели разведывательное траление у острова Соммерс при сильном артиллерийском противодействии противника. Было подсечено 4 мины. Мы недосчитались одного катера-тральщика ("Р-806"), который подорвался и затонул.

Всего тральщики соединения в 1942 году на фарватерах восточной части Финского залива уничтожили 139 якорных мин.

На главном направлении

Летом 1942 года наиболее активному воздействию противника подвергались наши фарватеры на коммуникации Кронштадт - Лавенсари, по которым выводились из Финского залива в море подводные лодки, осуществлялись морские перевозки. Подходы к фарватерам охраняли дозорные корабли. Они оказывали эффективное противодействие противнику. Поэтому враг с самого начала кампании обрушил на них удары легких сил своего флота и авиации. Нашим дозорам пришлось вести ожесточенные бои с торпедными и сторожевыми катерами противника, отражать многочисленные атаки его самолетов.

Весной из-за нехватки горючего число кораблей в дозорах было сокращено, а на некоторых линиях выставлялось лишь по одному катеру. Не полностью были развернуты тогда силы

поддержки дозоров. Стремясь воспользоваться этим, гитлеровцы стали смелее действовать против "малых охотников". Но наши катерники сумели отбить все их атаки.

27 мая три фашистских самолета напали на дозорный катер "МО-210". Метким огнем комендор Молодкин и пулеметчик Клочко сбили два Хе-111, третий спасся бегством2. Командир "охотника" старший лейтенант В. М. Панпырный, несмотря на ранение, до конца боя руководил действиями экипажа, управлял маневрами катера.

Три дня подряд подвергался ударам с воздуха дозорный катер "МО-121" (командир старший лейтенант А. А. Козихин). 27 мая он отбил атаку трех самолетов, 30 мая - пяти и 31 мая - двух. Катерники сбили один стервятник. "МО-121" получил незначительные повреждения от осколков.

4 июня "МО-121" атаковали пять финских сторожевых катеров. Командир "малого охотника" старший лейтенант Козихин вывел свой катер в контратаку, приказав открыть огонь с дистанции 35 кабельтовых. Через шесть минут катера противника повернули на обратный курс и отошли на север.

6 июня катера "МО-109" (командир старший лейтенант Д. Л. Дворецкий) и "МО-402" (командир старший лейтенант П. М. Мартынов), находившиеся в дозоре на Сескарском плесе, обнаружили две группы вражеских сторожевых катеров общей численностью до 12 единиц, следовавших с разных направлений к нашему фарватеру. Разделив группы катеров дымовой завесой, наши дозорные корабли под руководством командира дивизиона капитан-лейтенанта Г. И. Лежепекова поочередно вели бой с каждой из них и заставили противника отступить в шхеры.

Когда положение с горючим улучшилось, мы стали посылать в дозоры больше кораблей, развернули несколько дополнительных дозоров и полностью укомплектовали силы поддержки. Это заметно усилило оборону наших фарватеров.

На подступах к ним дозорные корабли успешно вели борьбу с вражескими силами. 10 июня сторожевой корабль "ЛК-2" (командир капитан-лейтенант Г. В. Ручкин, военком младший политрук М. М. Сикало), несший дозор севернее Шепелевского маяка, подвергся атаке двух торпедных катеров противника, поддержанной сильным артиллерийским огнем береговой батареи с мыса Мустаниеми. Сторожевик, прикрывшись дымовой завесой от артиллерийского огня, вынудил торпедные катера отказаться от атаки и отойти восвояси.

14 июня дозорный катер "МО-210" обнаружил на Сескарском плесе три торпедных катера, 13 сторожевых катеров и быстроходную десантную баржу противника. Они направлялись к

нашему основному фарватеру, связывавшему Кронштадт с островами Лавенсари и Сескар. Несмотря на значительное численное превосходство врага, старший лейтенант В. М. Панцырный вышел в атаку. Противник, видимо, намеревавшийся осуществить минные постановки, не вступая в бой, под прикрытием дымовой завесы отошел в северном направлении.

Во второй половине июня и начале июля 1942 года действия вражеской авиации против наших дозорных катеров отличались особой активностью. Не проходило дня, чтобы "малые охотники" не подвергались многочисленным атакам с воздуха.

Но с каждым боем росло воинское мастерство наших катерников. Фашистские стервятники встречали все более эффективное противодействие. Вот один из примеров. Свежий восточный ветер развел большую волну. Сильная бортовая качка изнуряла людей. В надежде на легкую победу четыре фашистских истребителя атаковали дозорные катера, которыми командовали старшие лейтенанты И. Боков и В. Федоров. Разделившись на пары, самолеты с пикирования обстреляли их из пушек и пулеметов. Катерники открыли меткий заградительный огонь. После неудавшейся попытки уничтожить оба катера одновременно все самолеты устремились на катер Бокова (два из них атаковали с бортов, а два зашли с кормы). Но катерники не растерялись и всю силу оружия обратили против самолетов, атаковавших с бортов. Не выдержав огня, истребители отвернули с боевого курса. Боков тут же развернул катер бортом к самолетам, заходившим с кормы, и орудийные расчеты отогнали и их. Тогда самолеты перестроились цепочкой и начали последовательно пикировать на катер. Пулеметчик Маликов встретил первый самолет метким огнем, и он, резко изменив курс, скрылся в северном направлении. Остальные взмыли вверх и попытались атаковать с большей высоты. Совершив несколько неудачных заходов и израсходовав все боеприпасы, они ушли, не причинив нашим "охотникам" существенного ущерба.

29 июня катера "МО-302" (командир старший лейтенант И. П. Чернышев) и "МО-308" (командир старший лейтенант М. Д. Амусин) во главе с командиром звена старшим лейтенантом Ю. Ф. Азеевым несли дозор на Сескарском плесе. В течение дня катера четырежды подвергались атакам самолетов противника. Отражая их, комендоры Фролов и Новский сбили два Ю-88.

На исходе следующего дня 12 фашистских самолётов-истребителей на бреющем полете атаковали наши катера. "Охотники" маневрировали на полных ходах, уклоняясь от огня немецких летчиков. В этом бою пулеметчики Зуйков, Белый и Григорьев сбили еще два самолета противника.

Военный совет флота специальной радиограммой поздравил катерников с этой победой.

В те дни успешно отразил атаки фашистских стервятников экипаж катера "МО-413" под командованием старшего лейтенанта Ф. И. Родионова. Катер шел на линию дозора, когда со стороны солнца появился бомбардировщик "Ю-88". Родионов резко увеличил скорость катера, и сброшенная самолетом серия бомб упала за кормой. "Ю-88" сделал новый заход. "Малый охотник" неожиданно застопорил моторы, в результате вторая серия разорвалась впереди по курсу. "Юнкерс", израсходовав боеприпасы, скрылся в облаках.

Через некоторое время на большой высоте появился еще один самолет. Он сбросил бомбы, но они не причинили катеру вреда.

Полтора часа спустя "МО-413" вновь подвергся атаке с воздуха. Бомбы взрывались у самой поверхности воды, обсыпая осколками большую площадь. Но катер оставался невредимым.

Налеты продолжались и на следующий день, когда "охотник" уже находился на линии дозора. Шесть раз "юнкерсы" сбрасывали бомбы различного калибра. Родионов то стремительно бросал катер вперед или в стороны, то форсировал ход до максимального, то внезапно стопорил моторы. Ни одна из сброшенных бомб не причинила кораблю вреда.

Стемнело, но вскоре взошла луна. В полночь командир носового орудия старшина 2-й статьи Бойко обнаружил самолеты, шедшие прямо на катер на высоте нескольких десятков метров. Бойко немного выждал и дал по головному самолету длинную пулеметную очередь. Трассирующие пули поразили "юнкере", его скорость резко упала. Он отвернул и, снижаясь, скрылся за горизонтом. Остальные самолеты отказались от атаки.

Через несколько часов в воздухе снова послышался ноющий звук авиационных моторов, затем показался самолет. Через минуту впереди катера разорвалась серия бомб. "Юнкере" сделал разворот и пошел в пике. Комендоры и пулеметчики преградили ему путь сосредоточенным огнем. Самолет дал несколько ответных очередей из пушек и пулеметов и отвернул. Сделав третий заход, он сбросил серию бомб, которые легли в кильватерной струе за катером. Взрывом резко подбросило корму, однако корпус выдержал.

Самолет противника скрылся в облаках, но через некоторое время появился опять. Наблюдая за его маневром, катерники догадались, что он просто пытается отвлечь их внимание. В следующую минуту с востока вынырнули из облаков три бомбардировщика и два истребителя. Один "юнкере" пошел в атаку, но не выдержал огня орудийного расчета старшины 2-й статьи Бойко и пулеметчика главного старшины Незамайкова и свернул с боевого курса. Следом за ним в атаку ринулся второй бомбардировщик. Сброшенные им бомбы легли за кормой катера. Затем "малый охотник" атаковали "мессершмитты". Родионов мастерски уклонялся от вражеских трасс, и ни один снаряд, ни одна пуля не задели "МО-413". "Мессершмиттов" сменили "юнкерсы", но и на этот раз не добились успеха. Наконец вражеские самолеты, израсходовав все боеприпасы, скрылись.

Успешно отразили налеты вражеской авиации также "МО-121", "МО-314" и "МО-211". В июльские дни 1942 года они уничтожили два самолета противника.

Но несло потери и наше соединение. 27 июня катер "МО-201" (командир старший лейтенант В. И. Басов), несший дозор севернее острова Пенисари, подвергся внезапной атаке четырех самолетов, вынырнувших из облаков. Они сделали более десяти заходов, сбрасывая бомбы и обстреливая из пушек и пулеметов. Катерники героически отражали атаки врага. Под огнем самолетов погибли многие члены экипажа, на катере возник пожар, вышли из строя моторы. "Малый охотник" потерял ход. Тяжело раненный командир отдавал приказания, ползком передвигаясь по палубе1. Места убитых комендоров и пулеметчиков заняли старшина группы мотористов Ложкин и командир отделения Карацупа. Они непрерывно вели огонь по самолетам.

К горевшему "малому охотнику" подошел вызванный по радио катер поддержки "МО-312" (командир лейтенант В. Н. Орлов). Фашистские самолеты трижды атаковали его. Метким огнем катер сбил один из них и принял на борт боевых товарищей с "МО-201", который вскоре затонул.

Были потери от ударов вражеской авиации и на других дозорных линиях. Но во всех случаях экипажи "малых охотников" вели себя стойко и мужественно. Только за май и июнь катерники отразили 36 атак с воздуха, в которых участвовало 504 самолета противника. А всего за кампанию 1942 года корабли и катера соединения подверглись 244 атакам немецко-фашистской авиации. В них принимало участие до 1700 самолетов, сбросивших около 9340 авиабомб разного калибра и совершивших 38 обстрелов наших кораблей из пушек и пулеметов

. Овровцы, отражая эти атаки, сбили 21 и повредили 39 самолетов противника. Мы лишились двух "малых охотников".

В 1942 году менее активно действовали в Финском заливе вражеские подводные лодки: отмечено всего три случая их обнаружения. Из них наиболее характерен следующий.

11 августа катер "МО-107" (командир старший лейтенант Н. Д. Докукин) встретил на Восточном Гогландском плесе возвращавшуюся с моря подводную лодку "С-7" и сопровождал ее на рейд Лавенсари. Подводная лодка шла в надводном положении. В 20 час. 34 мин. справа по курсу на расстоянии 1,5 кабельтова сигнальщик катера матрос Воловик обнаружил перископ, который тотчас скрылся. Предупредив командира "С-7" об опасности, Докукин атаковал вражескую лодку. Она ушла на глубину. Но в 20 час. 48 мин. с "МО-107" вновь был обнаружен ее перископ в 2,5-3 кабельтовых справа за кормой нашей подводной лодки. На мгновение над водой появилась и часть рубки вражеской лодки. Катер полным ходом пошел на нее и сбросил две большие и три малые глубинные бомбы. Сопроводив "С-7" на рейд Лавенсари, "МО-107" возвратился в район атаки. Гидроакустики до 9 час. 40 мин. 12 августа прослушивали водные толщи, но шумов подводной лодки не обнаружили.

С наступлением темных ночей вновь участились боевые столкновения с легкими надводными силами противника.

3 августа группа кораблей в составе базовых тральщиков "Гафель", "Шпиль", "Гак", катеров "МО-102", "МО-106", "МО-107" и катеров-тральщиков "Р-703", "Р-705", "Р-708" и "Р-711" вышла из Лавенсари для встречи подводных лодок "Щ-303" и "Щ-406". В районе банки Неугрунд "МО-107", на котором находился командир звена капитан-лейтенант К. И. Бондарь, и катера-тральщики взяли курс к точке встречи, а остальные корабли легли в дрейф в ожидании подхода подводных лодок. Около 3 час. 00 мин. 4 августа "МО-107" с помощью гидроакустики установил связь с подводной лодкой "Щ-406", которая вскоре всплыла. В это время появился сторожевой корабль противника. Лодка тут же погрузилась. Капитан-лейтенант Бондарь приказал катерам-тральщикам отойти, а "малому охотнику" - вступить в бой.

Ночь была очень темная. Расстояние между катером и сторожевым кораблем составляло всего несколько кабельтовых. Противник вел огонь с применением осветительных снарядов, но вражеские снаряды падали с перелетом. "МО-107" (командир старший лейтенант Н. Д. Докукин) повредил борт и надстройки сторожевика и вынудил его отойти.

15 сентября "МО-105" (командир старший лейтенант А. А.

Обухов) и "МО-107" (командир старший лейтенант Н. Д. Докукин) несли дозор на Сескарском плесе. Прослушивая водную среду, гидроакустик "МО-107" матрос С. Кит на выходе из пролива Бьёркёзунд обнаружил шумы винтов. Вскоре показались силуэты пяти вражеских катеров, которые, маскируясь на фоне берега, шли в строю кильватера на юго-запад. "Малые охотники" с приглушенными моторами пошли на сближение. В это время из пролива вышли еще шесть катеров противника. Они, следуя под берегом, приблизились к дозору и начали обстреливать его. "МО-105" и "МО-107" сразу же ответили огнем из орудий и пулеметов, ориентируясь по

вспышкам выстрелов с вражеских катеров. Бой шел на параллельных курсах, на полных ходах. Противник, не выдержав огня наших катеров, поставил дымовую завесу и под ее прикрытием отошел к проливу Бьёркёзунд. Между тем первая группа вражеских катеров стремилась прорваться в юго-западном направлении. Путь ей преградил другой наш дозор. Катера "МО-302" и "МО-304" под командованием старших лейтенантов И. П. Чернышева и А. В. Аникина, обнаружив сторожевые катера, следовавшие к нашему фарватеру, устремились наперерез им и открыли интенсивный огонь из орудий и пулеметов. Катера противника после короткой схватки отвернули и скрылись в северном направлении.

Вражеские корабли и в последующие ночи пытались прорваться к нашим фарватерам. В ожесточенных боях "МО-124", ".МО-110", "МО-105", "МО-107" и другие дозорные катера сорвали все эти попытки.

Враг против наших дозоров активно использовал также свою береговую артиллерию. Однако все замыслы противника дезорганизовать дозорную службу и нарушить наши коммуникации в результате активного противодействия овровцев потерпели неудачу.

Плечом к плечу

После эвакуации гарнизона Ханко и оставления острова Гогланд выдвинутой вперед маневренной базой Краснознаменного Балтийского флота в Финском заливе до осени 1944 года был остров Лавенсари, расположенный в 140 километрах западнее Кронштадта. Простирающееся к северу и к югу от него побережье залива находилось в руках противника, имевшего здесь десятки пунктов базирования своих корабельных сил и авиации. Лавенсари был последним пунктом на советской земле, из которого направлялись в Балтийское море наши герои-подводники. Отсюда выходили корабли и катера ОВРа, чтобы встретить на Гогландском плесе подводные лодки,

возвращавшиеся из боевых походов. На наше соединение было возложено обеспечение безопасного перехода подводных лодок из Кронштадта на Лавенсари, вывод в точку погружения, встреча и сопровождение при возвращении их с моря. Овровцы с честью выполнили эту свою задачу. Всего за кампанию 1942 года базовыми тральщиками и "малыми охотниками" была осуществлена 61 проводка подводных лодок в эскортах1.

Подготовкой эскортов к переходам из Кронштадта на Лавенсари и далее до точки погружения подводных лодок руководил штаб ОВРа. Организацией встречи возвращающихся с моря лодок, формированием и отправлением эскортов с Лавенсари в Кронштадт занимался штаб Островного укрепленного сектора (ОУС КБФ).

Эскортирование подводных лодок осуществлялось в условиях сложной минной обстановки и активного противодействия врага. Во время переходов тралы часто подсекали вражеские мины, кораблям не раз приходилось уклоняться от торпед подводных лодок и торпедных катеров противника, от ударов его авиации и береговой артиллерии.

С наступлением томных ночей при проводке подводных лодок за подсекающими тралами возросла опасность подрыва на плавающих минах. Поэтому пришлось использовать буксирующий трап. Это ограничивало скорость хода и маневренность эскорта, затрудняло уклонение от ударов противника.

Гитлеровцы в ночное время устраивали "засады" торпедных катеров у наших фарватеров (чаще всего в районе Деманстейнских банок). Группами из двух четырех катеров, приглушив моторы, они подходили к фарватеру и ложились в дрейф. Обнаружив эскорт или конвой, катера включали моторы и выходили в атаку, рассчитывая на внезапность.

Быстро разгадав эту нехитрую тактику врага, мы стали перед выходом эскортов и конвоев из баз прочесывать фарватеры дозорными катерами. Правда, противнику иногда удавалось атаковать эскорты, но такие попытки заканчивались безуспешно. Помню, 19 сентября на Сескарском плесе вражеские торпедные катера трижды выходили в атаку против эскорта. Выпущенные ими торпеды прошли под килем базовых тральщиков "Рым" и "Т-217". Следующей ночью торпедные катера противника вновь пытались нанести удар по нашему эскорту, но все их атаки были отражены.

Вечером 12 октября эскорт в составе подводных лодок "Щ-309" и "М-98", базовых тральщиков "Гафель", "Гак",

"Шпиль", "Т-215" и "Т-218", катеров "МО-203", "МО-404" и "МО-408" вышел из Лавенсари в Кронштадт. В это время дозор на

Сескарском плесе несли катера "МО-106" и "МО-107" (командир звена старший лейтенант К. И. Бондарь). В 22 часа катерники заметили частое мелькание навигационных огней в проливе Бьёркёзунд. Через 40 мин. гидроакустики доложили о приближении с северо-востока шумов винтов. Около полуночи сигнальщики увидели силуэты шести торпедных катеров и одного сторожевого катера, шедших полным ходом к нашему фарватеру. К северо-западу от этой группы были обнаружены еще четыре катера, которые следовали в южном направлении. Старший лейтенант Бондарь принял решение атаковать первую группу вражеских катеров, чтобы не допустить их к фарватеру. "МО-106" и "МО-107", дав самый полный ход, пошли на сближение с противником и с дистанции 8-10 кабельтовых открыли огонь. Обе группы вражеских катеров тоже начали интенсивную стрельбу из автоматов и пулеметов. Наши снаряды поразили два катера противника. Первая группа повернула на обратный курс и скрылась из видимости, а вторая, ведя бой, продолжала следовать в южном направлении.

Когда началась перестрелка, на помощь нашим катерам с соседних линий дозора подошли "МО-103" и "МО-125". Гитлеровцы не выдержали сильного огня "охотников", не дойдя 30 кабельтовых до фарватера, повернули и на полном ходу отошли к своему берегу. Наши катера преследовали их до зоны огня береговой артиллерии противника.

В ходе боя группа вражеских катеров, оторвавшись от преследовавших ее "охотников", пыталась атаковать эскорт, следовавший по фарватеру, но встретила решительный отпор кораблей и катеров охранения.

В этом бою особенно отличились гидроакустики "малых охотников" старший матрос Кит и матрос Шувалов, сигнальщики Редькин и Дубинин, командиры орудий старшины 2-й статьи Мурзаев и Сергеев, старший матрос Никифоров, матрос Афонин.

Темной осенней ночью 17 октября катера "МО-121", "МО-123", "МО-112" и "МО-213" под командованием капитана 3 ранга Н. Г. Моргацкого вышли встречать поврежденную подводную лодку "С-13". На Восточном Гогландском плесе внезапно в 5 кабельтовых прямо по курсу появились силуэты кораблей. Вскоре было установлено, что два вражеских миноносца типа "Ягуар" идут в охранении нескольких катеров. Противник открыл огонь шрапнелью и фугасными снарядами.

По приказанию Н. Г. Моргацкого "МО-112" и "МО-123" вырвались полным ходом вперед и поставили дымовую завесу. В этот момент катера охранения миноносцев оказались в непосредственной близости от нее. Миноносцы, видимо, приняв

их в темноте за наши катера, открыли ожесточенный огонь. Те ответили, и между ними завязалась перестрелка. Воспользовавшись

этим, наши "охотники" оторвались от противника, вышли в точку встречи с подводной лодкой и благополучно сопроводили ее на Лавенсари.

На вооружении - опыт

В кампанию 1942 года овровпы осуществляли также проводку конвоев из Кронштадта на острова Сескар, Лавенсари и обратно. Хотя наши морские коммуникации по сравнению с 1941 годом сократились, но по объему перевозок и характеру грузов они по-прежнему имели большое значение для флота.

Безопасность конвоев на переходе морем обеспечивалась кораблями и катерами непосредственного охранения, системой дозоров и береговых постов наблюдения, батареями Кронштадтского, Ижорского и Островного секторов береговой обороны, силами 71-го истребительного авиационного полка Краснознаменного Балтийского флота.

Проводка конвоев при их тихоходности, малой маневренности, разнотипности судового состава и оружия в условиях активного противодействия противника была исключительно трудным делом. Поэтому она вошла славными страницами в историю соединения.

Всего в 1942 году было проведено 50 конвоев общим составом 259 боевых кораблей и судов. С этой целью "малые охотники" совершили 78 выходов в море, а катера-тральщики и дымзавесчики - 197.

Успешно справлялись с нелегкими и ответственными обязанностями командиров конвоев, доставлявших людей и необходимые грузы на острова, капитан-лейтенант Н. П. Визиров, капитан 3 ранга Г. С. Дусь, капитан 2 ранга П. Е. Никитченко, капитан-лейтенант А. В. Цыбин, капитан-лейтенант А. М. Савлевич, капитан 3 ранга М. А. Опарин, капитан-лейтенант И. А. Бочанов, капитан 2 ранга А. Н. Перфилов и другие офицеры ОВРа.

Враг всячески пытался нарушить наши коммуникации с островами. Но это ему не удалось - они функционировали бесперебойно. И в этом большая заслуга овровцев, действовавших смело, решительно и самоотверженно. При проводке конвоев погибли два тихоходных тральщика и сторожевой корабль "ЛК-2".

На тральщике "Ударник" 2 октября погиб командир дивизиона капитан 3 ранга Георгий Спиридонович Дусь - отличный офицер, талантливый, умелый организатор и воспитатель, опытный специалист по тралению мин. Веселый и жизнерадостный, он пользовался глубоким уважением

подчиненных. Он сумел сплотить экипажи тральщиков, мобилизовать их усилия на образцовое выполнение боевых заданий командования.

Наряду с боевым тралением, несением дозорной службы, проводкой эскортов и конвоев нам приходилось решать и задачи наступательного характера.

В период с 8 по 10 июля корабли соединения участвовали в высадке и обеспечении тактического десанта на остров Соммерс. Сторожевик "Буря", базовые тральщики и "малые охотники" огнем орудий и пулеметов оказали эффективную поддержку действиям десантников. При этом они неоднократно имели боевые столкновения с вражескими кораблями. 9 июля, например, базовые тральщики "Шпиль" и "Рым", катера "МО-109" и "МО-306" причинили повреждения торпедному катеру "Ноуми" и тральщику противника.

В этих боях героически погиб "МО-306", которым командовал старший лейтенант Д. Л. Дворецкий. Группа "малых охотников" получила задание доставить десантникам на остров боеприпасы и пополнение. Противник встретил наши катера шквальным огнем. Головным шел "МО-306". Прямое попадание вражеского снаряда вызвало взрыв находившихся на катере боеприпасов, и катер затонул.

К сожалению, не избежали мы потерь и в следующем месяце. 24 августа при подходе к острову Большой Тютерс для обстрела вражеской батареи подорвались на минах и затонули сторожевой корабль "Буря" и базовый тральщик "Фугас". При этом погибли военком дивизиона сторожевых кораблей полковой комиссар И. М. Лелякин, командир тральщика капитан-лейтенант В. Л. Гиллерман, многие старшины и матросы. Командир отряда капитан 2 ранга П. Е. Никитченко и командир сторожевого корабля "Буря" капитан 3 ранга А. А. Маклецов были тяжело ранены.

В августе специально оборудованные "малые охотники" под руководством командира звена старшего лейтенанта Н. Д. Ливого ставили минные банки на узлах шхерных фарватеров и подходах к проливу Бьёркёзунд. Обычно постановка производилась совместно с торпедными катерами.

Успешно справились со своими задачами в 1942 году и наши дымзавесчики небольшие деревянные катера. Без них не обходился ни один выход наших кораблей на выполнение боевых заданий. Экипажи этих катеров, самоотверженно действуя под огнем врага, прикрывали дымовыми завесами от воздействия врага наши эскорты и конвои, траление и постановку мин. Лишь за первые два месяца кампании они обеспечили переходы 236

боевых кораблей и судов, 91 раз выходили для прикрытия тральных работ, поставили 127 дымовых завес, наплавали в ограниченном районе Невской губы и Кронштадтских фарватеров 8150 миль.

За лето 1942 года овровцы еще более обогатились боевым опытом.

Познав тактические приемы гитлеровской авиации, наши катерники противопоставили им свой боевой маневр, снижающий точность бомбометания, научились эффективно отражать атаки самолетов противника. Первые же боевые столкновения показали, что моряки соединения по своим морально-боевым качествам значительно превосходили экипажи вражеских кораблей. Во всех встречах с противником наши "малые охотники" применяли смелую наступательную тактику, решительно шли в атаку даже при численном превосходстве врага и всегда добивались победы.

Овровцам было присуще чувство нового, они постоянно искали лучшие приемы использования боевой техники и оружия, нанесения ударов по ненавистному врагу. Командир "МО-302" старший лейтенант И. П. Чернышев и командир отделения комендоров А. П. Фролов сконструировали пламегаситель к 45-мм орудиям. Флагманский артиллерист соединения капитан-лейтенант В. М. Барабанщиков нашел пути улучшения организации управления артиллерийским огнем.

В 1942 году было усилено артиллерийское вооружение "малых охотников", тихоходных тральщиков и катеров-тральщиков. Ленинградская промышленность по заказу флота приступила к постройке бронированных "малых охотников" (БМО).

Все корабли и катера соединения прошли размагничивание , которое осуществлялось с помощью специально устанавливаемой обмотки или безобмоточным способом. Качество размагничивания проверялось на контрольных станциях. Здесь же через определенные промежутки времени производились контрольные замеры остаточного магнитного поля кораблей и катеров.

Помня о раннем наступлении зимы в 1941 году, осенью мы позаботились, чтобы "малые охотники" были обшиты специальными противоледовыми поясами для предохранения деревянных корпусов от повреждения.

Заканчивалась вторая военная кампания на Балтике. Мы подвели итоги боевой деятельности соединения в 1942 году, проанализировали работу штаба ОВРа, политотдела, командного состава, партийных и комсомольских организаций. Каждый из нас испытывал чувство гордости и удовлетворения оттого, что все

боевые задания соединение выполнило с честью.

Славные боевые дела овровцев получали высокую оценку командования флота, трудящихся Ленинграда. 16 октября 1942 года, в день 20-летия шефства комсомола над флотом, ленинградские комсомольцы вручили переходящее Красное знамя базовому тральщику "Т-215" (командир капитан 3 ранга М. А. Опарин) как лучшему кораблю Краснознаменного Балтийского флота.

Тральщик совершил более 60 боевых выходов, уничтожил свыше трех десятков мин, успешно отразил неоднократные атаки торпедных катеров, удачно уклонился от 19 торпед, сбил и повредил несколько вражеских самолетов. Опытным, волевым командиром проявил себя капитан 3 ранга М. А. Опарин. Его действия отличались расчетливостью, смелостью и дерзостью. Он мог пойти на оправданный риск, но никогда не допускал безрассудных поступков. М. А. Опарин всегда находил выход из трудных ситуаций, в которых оказывался корабль. Всем этим во многом объяснялись значительные боевые успехи "Т-215".

Одним из решающих условий боевых успехов соединения явилась непрерывная и целеустремленная партийно-политическая работа на кораблях. Этим мы во многом были обязаны талантливому ее организатору военкому ОВРа бригадному комиссару Р. В. Радуну. С помощью политического отдела, возглавлявшегося полковым комиссаром П. И. Ильиным, Р. В. Радун сумел создать дружный, боевой партийно-комсомольский актив. Военком и начальник политотдела соединения стремились всегда быть в гуще личного состава, на самых решающих участках, на кораблях, выполнявших наиболее ответственные и сложные задачи. Опираясь на этот актив, на комиссаров кораблей и частей, партийные и комсомольские организации, командование соединения мобилизовывало овровцев на образцовое выполнение боевых заданий.

Третья военная. Борьба обостряется

После прорыва блокады Ленинграда были приняты меры для усиления Краснознаменного Балтийского флота. Резкое улучшение положения с топливом и электроэнергией позволило промышленности города в начале 1943 года развернуть строительство малых кораблей и катеров, так необходимых для ведения боевых действий в условиях Финского залива.

К началу летней кампании Охрана водного района Кронштадтского морского оборонительного района (КМОР) КБФ получила от промышленности дивизион "малых охотников" нового типа, дивизион катеров-тральщиков; заканчивалась

постройка девяти бронированных катеров МО и эскадренного тральщика "Василий Громов". Началось строительство новых тральщиков, так называемых "стотонников". Бывшие рыболовецкие сейнеры были переоборудованы в магнитные тральщики ("МТ-610", "МТ-611"). Тихоходные тральщики "Т-42", "Т-51", "Зарница" и сторожевой корабль "Коралл" были оборудованы электромагнитными тралами.

Всего в составе ОВРа КБФ насчитывалось 250 вымпелов, в том Числе 44 тральщика, 96 катеров-тральщиков и 70 "малых охотников".

Зимой овровцы активно участвовали в ремонтных работах, усиленно занимались боевой и политической подготовкой, несли боевую службу в системе зимней обороны. В феврале - марте 1943 года они произвели подледное траление донных (неконтактных) мин на выходном фарватере Кронштадта. Оно осуществлялось с помощью сконструированного и изготовленного на Кронштадтском морском заводе специального ледового трала. В ночь на 28 марта были произведены контрольные взрывы больших глубинных бомб на фарватере открытой части Морского канала. При этом сдетонировали две магнитные мины

В зимние месяцы гитлеровцы свои основные усилия на Балтике сосредоточили на создании мощного противолодочного рубежа в западной части Финского залива.

В конце марта флотская разведка отметила оживленную деятельность противника на линии остров Найссар - полуостров Порккала-Удд. Как выяснилось позднее, гитлеровцы в те дни устанавливали поперек Финского залива от выходов из шхер Хельсинки до острова Найссар специально сконструированные тяжелые противолодочные сети. Сетевое заграждение они усилили большим количеством донных и якорных мин, поставленных на различном углублении от поверхности воды. В Таллине, Хельсинки и других пунктах побережья враг сосредоточил крупные противолодочные силы, предназначавшиеся для непрерывного несения дозора у этого заграждения и на подходах к нему.

Таким образом, противник к весне 1943 года создал мощный, глубоко эшелонированный противолодочный рубеж, чтобы воспрепятствовать выходу наших подводных лодок в Балтийское море.

Мы также имели данные о том, что была усилена Гогландская минная позиция, простиравшаяся от Кургальского полуострова до Хапасарских шхер.

Задачи, поставленные перед ОВРом КМОРа на кампанию 1943 года, практически не отличались от прежних, но овровцы

понимали, что теперь их роль в обеспечении вывода подводных лодок в море через опасную зону в восточной части Финского залива стала еще более трудной и ответственной.

21 и 22 апреля гитлеровцы произвели постановку мин с самолетов в районе Кронштадта, сопровождая ее бомбардировкой батарей зенитной артиллерии крепости. Всего ими было сброшено 112 мин (из них 81 взорвалась при падении) . Значительная часть их упала вне фарватеров, рейдов и гаваней. Удалось установить, что они были комбинированными, магнитно-акустическими.

В последующие дни все фарватеры в районе Кронштадта были закрыты для плавания. Сначала они протраливались катерным тралом против якорных мин. Затем производилось бомбометание с катеров МО. После этого на траление вышли тральщики с тралбаржами на буксире. Через шесть суток все это было повторено. Всего было уничтожено пять магнитно-акустических мин, из них две взорвались при бомбометании

30 апреля овровцы открыли свой боевой счет в кампании 1943 года.

Маленький посыльный катер "И-23" шел по заливу, выполняя свою будничную работу. Враг находился близко, и каждый на катере был готов к любым неожиданностям. Поэтому, когда раздался возглас матроса Семенова: "Самолеты противника!", команда "И-23" не была застигнута врасплох.

Два фашистских истребителя на небольшой высоте шли прямо на катер.

- "Огонь!" - резко прозвучала команда главного старшины В. Бондаренко, и тотчас же раздался сухой треск пулеметной очереди. Меткие выстрелы пулеметчика Гребенюка достигли цели. Он сразил ведущий самолет, который упал в воду и затонул. Второй истребитель торопливо обстрелял катер из пушки и пулеметов и горкой ушел в низко нависшие облака. Прямым попаданием на "И-23" разбило пулемет. Все заметили, что осколком ранен в глаз коммунист Гребенюк. Но он не ушел с боевого поста, а вместе с матросом Меньшиковым изготовил к бою второй пулемет, полученный перед самым выходом в море.

Когда "И-23" выполнил задание, Гребенюк доложил командиру, что он получил еще два пулевых ранения в ногу.

Боевое братство

С первых дней войны овровцев связывали узы крепкой боевой дружбы с подводниками. На фарватерах Балтики они не раз вместе отражали удары врага и форсировали минные заграждения. Это боевое содружество ярко проявилось и в ходе третьей военной кампании.

На рассвете 9 мая подводные лодки "Щ-303" и "Щ-408" в сопровождении базовых тральщиков "Рым", "Гак", "Т-215", "Т-217", "Т-218" и катеров МО находились на подходах к острову Лавенсари. В 3 часа 30 мин. лодки в точке ожидания легли на грунт, а надводные корабли направились на рейд Лавенсари, чтобы переждать светлое время суток.

В 4 часа 32 мин. тральщик "Гак", шедший головным, подорвался на донной (неконтактной) мине. Корабль подбросило вверх, затем на него обрушился столб воды высотой 40-50 метров. От сильного гидродинамического удара разошлись швы корпуса, во внутрь стала поступать вода. Вышли из строя главные и вспомогательные механизмы. Неподвижный корабль медленно погружался.

Через две минуты в 50 метрах справа за кормой базового тральщика "Т-215" (командир старший лейтенант А. П. Никифоров) взорвалась еще одна мина. Но корабль не получил повреждений.

В это время я находился на мостике базового тральщика "Рым". На помощь "Гаку" мною был направлен тральщик "Т-215", который отбуксировал его на отмель у Лавенсарского пирса.

На "Гаке" от взрыва мины получили контузию и ушибы 26 человек, в том числе командир тральщика капитан-лейтенант М. П. Ефимов. Тем не менее экипаж успешно боролся за живучесть. В результате его умелых и самоотверженных действий корабль остался на плаву. При этом особенно отличились помощник командира корабля старший лейтенант М. Скороходов, боцман Н. Нолаев, исполнявший обязанности командира электромеханической боевой части А. Хицун, главный старшина А. Александров, командир отделения мотористов И. Романенков, мотористы А. Соловьев, С. Сидоров и электрик Н. Литвиненко.

"Малые охотники" произвели бомбометание, а тральщики - траление выходных фарватеров Лавенсари. Однако мин больше не было обнаружено. Как потом выяснилось, корабли эскорта попали на минную банку. Она была поставлена в ночь на 6 мая двумя вражескими торпедными катерами, которые посты наблюдения острова ошибочно приняли за свои

Ночью 11 мая базовые тральщики "Рым", "Т-215", "Т-217", "Т-218" и восемь "малых охотников" вывели на Восточный Гогландский плес подводную лодку "Щ-303", которой командовал И. В. Травкин. Тогда никто из нас не мог предположить, что меньше чем через месяц придется в сложнейших условиях обеспечивать ее возвращение из тяжелого боевого похода.

13 мая корабли и катера эскорта возвратились в Кронштадт. Вместе с ними пришел и тральщик "Гак" - экипаж с помощью

специалистов Островной военно-морской базы под руководством помощника флагманского механика ОВРа КМОРа инженер-капитана 3 ранга И. И. Файфера сумел ввести в строй один двигатель и приостановить поступление воды во внутрь корабля.

В ночь на 6 июня командующий флотом приказал мне немедленно собрать все находившиеся в строю "малые охотники" и отправиться на Лавенсари в распоряжение командира Островной военно-морской базы контр-адмирала Г. В. Жукова для встречи и проводки в Кронштадт возвращавшейся из боевого похода "Щ-303". Информируя об обстановке, вице-адмирал В. Ф. Трибуц указал, что подводная лодка, преследуемая в течение нескольких суток кораблями и самолетами противника, почти полностью израсходовала запас электроэнергии и лежит на грунте в районе острова Большой Тютерс. Это место находилось под постоянным наблюдением противника, вокруг располагались минные поля.

Около 3 час. 6 июня десять "малых охотников" во главе с командиром ОВРа (флаг на "МО-304") вышли из Кронштадта на Лавенсари. В этот же день на Лавенсарский рейд прибыли базовые тральщики "Гафель", "Рым", "Т-215", "Т-217" и "Т-218". К вечеру был полностью сформирован отряд кораблей для встречи подводной лодки, состоявший из группы поиска и группы прикрытия

Группа поиска включала десять "малых охотников", шесть из них имели тралы. Ей предстояло выйти в район нахождения "Щ-303", найти ее, связаться при помощи звуковой подводной сигнализации и провести лодку за тралами на Лавенсари. Возглавить эту группу было поручено мне.

Группа прикрытия состояла из семи торпедных катеров и должна была прикрыть первую во время поиска лодки и при ее эскортировании. Возглавлял группу командир бригады торпедных катеров капитан 2 ранга Е. В. Гуськов.

Эти группы должны были поддерживать сторожевой корабль "Гангутец" и канонерская лодка "Кама", находившиеся на Лавенсарском рейде. Общее руководство действиями всех сил, выделенных для встречи "Щ-303", осуществлял командир отряда шхерных кораблей КБФ контр-адмирал Д. Д. Вдовиченко (флаг на канлодке "Кама").

С целью предварительного обеспечения отряд катеров-тральщиков под командованием старшего лейтенанта Н. П. Ткаченко произвел контрольное траление выходных фарватеров Лавенсари. Кроме того, осуществлялось траление магнитным тралом и бомбометание с катеров. В результате были уничтожены четыре неконтактные мины

С наступлением темноты 6 июня "малые охотники" и торпедные катера вышли в море. Они следовали раздельно, первые направлялись в точку встречи с подводной лодкой, вторые - в район северо-западнее этой точки. Стоял штиль, видимость достигала 5-7 кабельтовых, был небольшой туман.

Проходя Восточный Гогландский плес, "охотники" подсекли тралами три мины и один минный защитник.

Вскоре после полуночи катера поиска прибыли в точку предполагаемого нахождения подводной лодки (проход между банками Намси и Неугрунд) и заглушили моторы. Флагманский катер "МО-123" начал вызывать подводную лодку условными сигналами с помощью звуковой подводной сигнализации. Однако лодка не всплывала и не отзывалась. Тогда три катера МО перешли на 3,5 мили южнее, где вновь трижды вызывали подводную лодку. И на этот раз ответа не последовало. Назначенное время встречи истекло. С наступлением рассвета было решено вызов лодки прекратить и отходить на Лавенсари. Об этом я донес по радио командованию.

На обратном пути в 3 часа 20 мин. подорвался шедший головным "МО-123" (при этом вокруг катера взорвалось пять мин). На "малом охотнике" разрушилась корма, вышли из строя моторы. Однако в результате самоотверженных усилий экипажа под руководством командира старшего лейтенанта И. Петролая "МО-123" остался на плаву.

Получил легкие повреждения при взрыве мин следовавший вторым "МО-102". Он вышел по курсу влево. Остальные катера группы застопорили ход. Через пять минут в непосредственной близости от "МО-102" произошел новый взрыв. С оторванной кормой катер встал в вертикальное положение и вскоре затонул

Стало ясно, что мы попали на минное заграждение противника, состоявшее из мин-ловушек. Я перешел на "МО-304". Когда личный состав затонувшего катера, командир старший лейтенант А. С. Левшин, начальник штаба истребительного отряда капитан-лейтенант С. И. Кведло и штурман дивизиона Г. Елизаров были подняты из воды, "охотники") продолжили движение. Поврежденный "МО-123" шел на буксире у "МО-304". Отряд двигался малым ходом. Было усилено наблюдение за поверхностью воды, чтобы своевременно обнаружить поплавки, придерживающие тросы мин-ловушек.

Утром группа поиска вернулась на Лавенсари. Здесь меня ознакомили с радиограммой командира "Щ-303", полученной штабом базы. Стало ясно, почему мы не встретились с лодкой. Она, использовав последние ресурсы электроэнергии, перешла в другую, более удаленную от островов точку.

Вечером мы вышли снова, чтобы встретить подводную лодку "Щ-303". На этот раз группа состояла из семи "охотников" (пять из них были с тралами). Торпедные катера прикрытия следовали мористее группы поиска. В районе Лавенсари находились в ожидании эскорта четыре базовых тральщика

Около полуночи группа поиска подошла к точке встречи и начала вызывать подводную лодку. Вскоре над поверхностью воды показалась ее рубка. Овровцы встретили всплывшую лодку громким "ура". "МО-125" подошел к ней вплотную. Радости нашей не было границ. Мы были восхищены мужеством и мастерством наших славных подводников, сумевших прорваться через вражеские противолодочные позиции, в тяжелейших условиях решить боевую задачу и вырваться из когтей смерти.

Отряд выстроился в походный ордер и направился к Лавенсари. В это время появился вражеский самолет. Катера открыли огонь, и он скрылся. А через пять минут нас уже прикрывали истребители, поднявшиеся с Лавенсари. Тем временем катера, шедшие с тралами, подсекли три буйка минных защитников Видимо, наш курс проходил по кромке минного поля.

Прибыв на Лавенсари, мы сразу же начали готовиться к переходу в Кронштадт. Вместе с "Щ-303" должна была идти и подводная лодка "С-12".

Эскорт вышел в 22 часа 9 июня. Впереди следовали пять базовых тральщиков с тралами (на "Т-218" находился командир дивизиона капитан 3 ранга М. А. Опарин). За ними в надводном положении шли подводные лодки, охранявшиеся десятью катерами МО. В центре походного ордера находился гвардейский базовый тральщик "Гафель" под флагом командира Охраны водного района КМОРа.

В полночь, когда эскорт был на меридиане острова Пенисари, пролетевший над кораблями вражеский самолет сбросил четыре репера (клубы белого дыма). Мы поняли, что этим противник обозначил место и направление движения эскорта. Экипажам было приказано усилить наблюдение за морем и воздухом и быть готовыми к отражению противника. Действительно, вскоре в районе Деманстейнских банок эскорт подвергся атаке с воздуха. Справа по корме кораблей из темной части горизонта вынырнули два фашистских бомбардировщика. Они обошли отряд на высоте 4000-4500 метров и, выйдя ему в голову, стали пикировать на тральщики. Корабли открыли плотный заградительный огонь. Один из самолетов отвернул и скрылся в облаках. Второй с высоты 100-150 метров сбросил четыре бомбы, которые упали в 6-10 метрах с правого борта базового тральщика "Т-215". В этот момент самолет был подбит и, не выходя из пикирования,

врезался в воду слева от эскорта

На "Т-215" от близких взрывов авиабомб вышло из строя рулевое управление, и он выкатился влево. Через десять минут из облаков вынырнули три Ю-88 и начали пикировать на головной тральщик "Т-218". Два из них под интенсивным огнем кораблей и катеров вышли из атаки и скрылись в облаках. Третий самолет был подбит. Задымив, он сбросил с высоты 300-400 метров серию бомб и ушел в сторону финского берега. Одна бомба разорвалась в 10 метрах от "Т-218", вторая попала в полубак, прошла сквозь корабль и разорвалась под его днищем. Через образовавшуюся пробоину размером 25 квадратных метров тральщик принял 250 тонн воды. Командир тральщика капитан-лейтенант А. В. Цыбин, его помощник старший лейтенант К. В. Бесчастнов и находившийся на мостике командир дивизиона капитан 3 ранга М. А. Опарин были контужены, а дивизионный штурман капитан-лейтенант П. Г. Иванушкин и артиллерист капитан-лейтенант В. Т. Баранов получили тяжелые ранения.

Несмотря на контузию, Опарин возглавил борьбу за живучесть тральщика. Командир "Т-218" Цыбин был без сознания, и в командование кораблем вступил его помощник Бесчастнов. Исключительно мужественно вели себя матросы и старшины. Раненый пулеметчик Турчинский, превозмогая боль, продолжал стрелять по самолетам. Интенсивный огонь из 45-мм орудия вели командир отделения Бойков, матросы Николаенко, Лысок и Версаев. Были ранены старший матрос Пролазов и моторист Полунин. Но они вместе со старшим матросом Кроликовым энергично боролись с поступлением воды внутрь корабля. Умело руководили действиями аварийной партии старший инженер-лейтенант Рыбкин и боцман Тарнопольский. Заместитель командира тральщика по политчасти капитан-лейтенант Ф. Ф. Недопас, несмотря на контузию, активно помогал командиру в руководстве личным составом и сам участвовал в работе аварийной партии. Секретарь парторганизации военфельдшер Селиванов и комсорг старший матрос Лезов личным примером увлекали боевых товарищей на самоотверженную борьбу за спасение корабля. Благодаря энергичным действиям экипажа и помощи, оказанной подошедшим тральщиком "Рым", "Т-218" остался на плаву.

Самолеты противника предприняли еще несколько попыток нанести удары по эскорту, но все их атаки были отражены огнем кораблей и катеров. А потом нас прикрыла с воздуха истребительная авиация.

На меридиане маяка Шепелевский эскорт подвергся артиллерийскому обстрелу с северного берега. Но потерь мы не

понесли. Своевременно и умело поставленные катерами дымовые завесы не позволили противнику добиться попаданий, а открытый фортом "Серая лошадь" интенсивный ответный огонь заставил вражескую артиллерию замолчать .

Серьезно поврежденный, "Т-218" связывал действия остальных кораблей эскорта. Поэтому мною было отдано приказание подводным лодкам лечь на грунт, а базовому тральщику "Рым" (командир капитан-лейтенант Е. А. Егоренков) отбуксировать "Т-218" в находящуюся поблизости бухту Батарейная. Следующей ночью "Щ-303" и "С-12" в охранении "малых охотников" перешли в Кронштадт. Сюда одновременно был отбуксирован и базовый тральщик "Т-218". Финские береговые батареи, пытавшиеся помешать переходу наших кораблей, были подавлены огнем кронштадтских фортов и авиацией.

В этих эпизодах ярко проявилось крепкое боевое содружество славных балтийских подводников и овровцев в борьбе с заклятым врагом.

Поединки катеров

Кампания 1943 года на Балтике была характерна частыми боевыми столкновениями дозорных катеров ОВРа с противником. Еще не закончился ледоход на Неве, еще плыли по заливу отдельные льдины, а наши "малые охотники" уже вышли в море для несения дозорной службы. Вскоре стало известно, что у них появился новый серьезный враг - быстроходные, вооруженные автоматическими пушками и крупнокалиберными пулеметами фашистские катера. С ними и пришлось в основном вести борьбу в 1943 году катерникам нашего соединения.

Ареной боев между катерами служил главным образом Сескарский плес. Вот несколько наиболее характерных эпизодов.

23 мая в 22 часа катера "МО-303" и "МО-207" (командир звена старший лейтенант И. П. Чернышев) из бухты Батарейная направились на линию дозора, пролегавшую севернее фарватера, связывающего Кронштадт с островами. В ту ночь на запад должна была пройти подводная лодка "Щ-406", а на восток - конвой с островов. Стояла хорошая погода. На переходе катера производили контрольное траление фарватеров.

Около полуночи были обнаружены пять катеров, выходивших из пролива Бьёркёзунд в строю кильватера. Противник, видимо, не заметил наши дозорные катера, находившиеся в темной части горизонта. Воспользовавшись этим, командир дозора старший лейтенант Чернышев принял решение выбрать тралы, сблизиться с вражескими катерами и, прорезав их строй, смять его. "МО-303" и "МО-207" построились в строй уступа вправо, легли на курс

сближения и, открыв интенсивный орудийно-пулеметный огонь, полным ходом устремились на катера противника. Гитлеровцы тотчас ответили из автоматических пушек и крупнокалиберных пулеметов. Трассирующие снаряды и пули роями проносились над "малыми охотниками". В этот момент стало ясно, что враг следует двумя колоннами по пять единиц в каждой. Но это не смутило наших катерников. Через несколько минут "малые охотники" сблизились с противником на дистанцию 10- 30 метров. "МО-303" прорезал строй между третьим и четвертым вражескими катерами. Орудийные расчеты старшины 2-й статьи Каверина и старшего матроса Остроуса вели огонь с полной скорострельностью. Получив повреждения от прямых попаданий снарядов, третий катер с большим дифферентом на корму оставил строй. Четвертый отвернул влево и тем самым создал угрозу столкновения со следовавшими за ним катерами.

"МО-207" прорезал строй между головным и вторым катерами противника. Меткие выстрелы в упор орудийных расчетов под командованием старшины 2-й статьи Н. Живора и старшего матроса М. Цимбалепко вызвали сильный взрыв на головном катере, и он мгновенно затонул. Следовавший за ним второй катер отвернул и скрылся за дымзавесой.

На "МО-303" были тяжело ранены командир "охотника" лейтенант В. Г. Титяков, его помощник младший лейтенант А. Е. Федин, командир отделения рулевых Н. А. Якушев. На "МО-207" получили тяжелые ранения командир катера старший лейтенант Н. И. Каплунов, помощник командира младший лейтенант И. М. Лобановский и комендор Н. И. Дворянкин, был убит командир отделения рулевых А. Н. Ивченко.

Несмотря на ранения, Титяков и Каплунов продолжали командовать Своими катерами. "МО-303", ведя огонь, прорезал строй второй колонны противника между головным и вторым катерами. "МО-207" устремился на Другую группу вражеских катеров.

Своими дерзкими действиями наши "охотники" нарушили боевой порядок противника. В замешательстве вражеские катера вели огонь друг в друга.

При повторном прорезании строя старший лейтенант Каплунов получил второе тяжелое ранение. Падая, он задел ручку машинного телеграфа. Ручка перевелась на "стоп", и "МО-207" остановился. Вражеские катера сразу же окружили "малый охотник".

Бой проходил на дистанции 20-60 метров. Видя, что командир и рулевой вышли из строя, старший матрос М. Цимбаленко взял командование катером на себя и встал за

штурвал.

В ходе боя на "МО-303" был сильно контужен и ранен командир звена И. П. Чернышев. Поэтому он не заметил что "МО-207" застопорил ход. Придя в себя, Чернышев разобрался в обстановке. Его внимание привлек бой, происходивший в стороне. Он догадался, что там в окружении вражеских катеров сражается "МО-207", и повел "малый охотник" ему на помощь. "МО-303" открыл по противнику беглый огонь из пушек и пулеметов. Враг, ошеломленный ударом с тыла, прекратил стрельбу и отошел на север.

Едва "МО-207" присоединился к ведущему, как с юга появились еще четыре катера противника. Они попытались прижать "малые охотники" к северному берегу, но это им не удалось. "Охотники" разошлись на контркурсах с фашистскими катерами, ведя по ним интенсивный орудийно-пулеметный огонь. Катером "МО-303" в это время командовал раненый Чернышев, а "МО-207" - старший матрос Цимбаленко. Враг, прикрывшись дымзавесой, отошел к проливу Бьёркёзунд и вызвал огонь береговых батарей. Прикрывшись дымзавесой, поставленной катерами противника, наши "охотники" легли на курс отхода.

Бой длился немногим более двадцати минут. В 0 час. 54 мин. "малые охотники", не пропустив на охраняемый фарватер вражеские катера, возвратились на линию дозора и донесли по радио о результатах боя.

"МО-207" получил приказание принять на борт раненых с "МО-303" и немедленно идти в Кронштадт. На переходе от ран скончался старший лейтенант Николай Иванович Каплунов, уже в госпитале умер комендор Н.И.Дворянкин.

С рассветом в Кронштадт вернулся и катер "МО-303".

В этом бою катеров противника было в семь раз больше наших. И все же враг не выдержал натиска "малых охотников". Они потопили финский торпедный катер "Раю" и повредили сторожевой катер "СКА-17".

В этом замечательном подвиге ярко раскрылась боевая зрелость катерников соединения, их отвага, воля к победе, высокое воинское мастерство.

За доблесть, проявленную в этом бою, командир звена И. П. Чернышев первым на Балтике был награжден орденом Александра Невского. Ордена Красного Знамени удостоились командиры катеров Н. И. Каплунов (посмертно), В. Г. Титяков, помощник командира катера И. М. Лобановский и старший матрос М. Цимбаленко. Комендоры Остроус, Редько и пулеметчик Фролов получили орден Отечественной войны I степени. Орден Красной Звезды был вручен катерникам Живоре, Каверину,

Петрову, Королькову и Ващенко.

Не менее успешно провели бой в ночь на 31 мая катера "МО-101" (командир лейтенант В. Гриценко) и "МО-302" (командир лейтенант И. Сидоренко), несшие дозор на Сескарском плесе. На борту "МО-101" находились командир истребительного отряда Охраны водного

района КМОРа капитан 2 ранга М. В. Капралов и командир звена катеров капитан-лейтенант Н. И. Маркин. На море был штиль, видимость в северном направлении достигала 30-40 кабельтовых.

В 0 час. 20 мин. гидроакустик "МО-101" Морозов доложил, что слышит шум винтов катеров. Через несколько минут с северного направления показались четыре торпедных катера. Когда они подошли на дистанцию 10- 12 кабельтовых, наши дозорные корабли открыли беглый огонь из орудий и пулеметов, дали полный ход и легли на параллельный курс. Противник также открыл стрельбу. Через несколько минут от наших снарядов на концевом вражеском катере возник пожар. Другие катера прикрыли его дымзавесой. Два из них, не выдержав огня "охотников", стали отходить на север. Третий подошел к горящему катеру, который начал медленно погружаться в воду, а потом, по всей вероятности сняв с него людей, поспешил к своему берегу.

Во время боя "малые охотники" отошли на значительное расстояние от фарватера, по которому скоро должен был пройти конвой от островов. Поэтому капитан 2 ранга Капралов решил погоню за катерами прекратить и возвратиться на линию дозора.

Ночью 2 июня произошло еще одно боевое столкновение наших катерников с противником. Линии дозора к северу от фарватера на Сескарском плесе занимали катера "МО-413", "МО-104", "МО-105", "МО-302", "МО-101", "СКА-172" и "СКА-182". Погода была штилевой, видимость - 30-40 кабельтовых, временами шел моросящий дождь.

Около двух часов ночи гидроакустик "МО-413" уловил доносившиеся с северо-восточного направления шумы винтов малых быстроходных кораблей. Вскоре показались восемь вражеских катеров, следовавших на юго-восток в кильватерном строю. Заметив дозорный катер "МО-413", они резко повернули в его сторону и открыли стрельбу. "Малый охотник" (командир лейтенант Г. Ульяшин) ответил орудийно-пулеметным огнем и взял курс к соседнему дозорному кораблю.

Противник, разделившись на две группы, пытался окружить "МО-413". Несмотря на восьмикратное превосходство вражеских сил, экипаж "охотника" продолжал вести бой. На помощь ему

полным ходом устремились наши катера соседних дозорных линий. Первыми к месту боя подошли и открыли огонь "МО-104" (командир старший лейтенант А. Н. Берибера) и "МО-105" (командир старший лейтенант П. Н. Травенко). Вслед за ними начали обстрел противника "СКА-172" (командир лейтенант И. Е. Новик) и "СКА-182" (командир старший лейтенант Е. И. Смышляев). Из бухты Батарейная спешили корабли поддержки дозора.

Гитлеровцы, оказавшись под сосредоточенным огнем "охотников", начали ставить дымовые завесы. В 2 часа 40 мин. от прямого попадания снаряда на одном из катеров противника произошел сильный взрыв. Остальные катера полным ходом отошли в пролив Бьёркёзунд.

"МО-101" и "МО-301", несшие службу на более удаленных дозорных линиях, подошли, когда бой уже закончился. Соединившись, все шесть наших катеров во главе с командиром дивизиона капитан-лейтенантом В. Б. Карповичем легли на курс отхода. В этот момент открыла огонь вражеская батарея с мыса Сейвясте. "СКА-172" и "СКА-182" поставили дымовые завесы. Противник сосредоточил свой огонь на них. Снаряды ложились по носу, по корме и у бортов. Выручило искусное маневрирование командиров катеров Новика и Смышляева. Катера невредимыми вышли из зоны огня. Вскоре они заняли свои линии дозора.

Этот бой характерен четким взаимодействием и взаимной выручкой соседних дозорных пиний. Успех катерников определили также их смелость и решительность в борьбе с превосходящим по численности врагом, высокое боевое мастерство.

В ночь на 17 июля катера "МО-207" и "МО-302" несли дозор в районе банки Диомид. В 1 час 10 мин. сигнальщики обнаружили три вражеских катера, шедших с севера к нашему фарватеру. "МО-302" (командир старший лейтенант И. Е. Сидоренко) лег наперерез их курсу. "МО-207" (командир старший лейтенант А. Ф. Коршевнюк) последовал за ним. С дистанции около 4 кабельтовых "МО-302" открыл огонь из орудий. Тут же заговорили автоматические установки и пулеметы противника.

Через девять минут сигнальщик "МО-302" старший матрос Кузьмин заметил еще одну группу катеров врага. Один катер появился слева по курсу "охотника", три справа, а два заходили с кормы. Видя, что гитлеровцы окружили корабль, старший лейтенант Сидоренко решил, пробиваясь сквозь кольцо, таранить вражеский катер, находившийся слева по курсу. Но тот уклонился от тарана. В это время расчет носового орудия под командованием А. П. Фролова прямым попаданием снаряда

взорвал катер противника. Остальные, прикрывшись дымзавесой, отошли в северо-западном направлении.

"МО-207", выручая окруженный "охотник", сосредоточил свой огонь на группе из трех вражеских катеров, которые вскоре скрылись из видимости.

Через полчаса вновь появились три катера противника. Снова завязалась перестрелка. Враг не выдержал огня "малых охотников" и, поставив дымзавесу, ушел восвояси.

В ту же ночь катера "МО-402" (командир лейтенант Г. В. Мациевский) и "МО-408" (командир старший лейтенант П. И. Сажнев), несшие дозор восточнее острова Сескар, обнаружили четыре катера противника. Когда дистанция до них сократилась до 20 кабельтовых, командир дозора старший лейтенант А. П. Воробьев, находившийся на "МО-408", приказал открыть артиллерийско-пулеметный огонь. Противник ответил стрельбой из автоматов. Во время боя появился пятый вражеский катер, шедший на пересечку курса "малых охотников". "МО-408" перенес огонь на него. После первых же выстрелов катер отвернул на север, а за ним, прекратив стрельбу, полным ходом ушли к своему берегу остальные вражеские катера. По всей вероятности, это была та же группа, с которой вели бой "МО-207" и "МО-302". Не добившись успеха в одном месте, она пыталась прорваться к фарватеру в другом. Однако своими решительными действиями наши катерники сорвали замысел противника.

19 августа катера "МО-124" и "МО-203" несли дозор к северу от основного фарватера Сескарского плеса под руководством командира дивизиона капитана 3 ранга Г. И. Лежепекова. На расстоянии 25-30 кабельтовых они заметили пять сторожевых катеров врага. Вскоре противник перестроился в строй фронта и полным ходом пошел на сближение. Развертываясь полукольцом, он с дистанции 15 кабельтовых применил автоматические пушки и пулеметы. Наш дозор открыл ответный огонь, ведя бой на отходе.

В этой схватке катерники соединения использовали новый тактический прием. "МО-203" (командир старший лейтенант М. Г. Авилкин) поставил дымовую завесу, а "МО-124" (командир младший лейтенант Н. Д. Дежкин) сбросил серию больших глубинных бомб впереди по курсу противника. Эти взрывы перед самым носом сторожевых катеров, с ходу вошедших в дымовую завесу, дали эффект - враг, прекратив огонь, повернул на обратный курс и скрылся из видимости. "МО-124" и "МО-203" возвратились на линию дозора.

Через трое суток дозор в составе "МО-124", "МО-408" и "МО-409" имел боевое столкновение с группой сторожевых и

торпедных катеров противника, пытавшихся атаковать наш конвой на переходе с Лавенсари в Кронштадт. При этом огнем "МО-408" (командир старший лейтенант И. И. Варлахов) был поврежден один вражеский катер.

7 сентября несшие дозор "МО-207" и "МО-124" под командованием старшего лейтенанта И. П. Чернышева обнаружили и обстреляли прорывающиеся к фарватеру четыре торпедных катера противника. Один из них получил повреждения от орудийного огня "МО-207", остальные отошли к своему берегу.

В следующую ночь этот же дозор засек группу вражеских катеров южнее выхода из пролива Бьёркёсунд. Шум винтов обнаружил вахтенный гидроакустик шестнадцатилетний юнга Кузнецов. Наши катера пошли на сближение с противником. Вскоре сигнальщик Петров заметил три катера, но они тут же повернули на обратный курс. Через десять минут наплывшая полоса тумана скрыла их.

Дозор лег в дрейф, и в это время гидроакустики обоих "охотников" доложили о шумах винтов с северо-западного направления. В 1 час 34 мин. в разрывах тумана показались силуэты трех тральщиков, миноносца и буксира с баржей в охранении большого количества сторожевых катеров. Южнее следовали еще пять катеров.

Командир дозора немедленно сообщил по радио об обнаружении конвоя и вызвал корабли поддержки.

Более трех часов "МО-207" и "МО-124", следуя параллельным курсом с противником, вели наблюдение и доносили о его движении.

Вражеские катера пытались оттеснить наш дозор, но были встречены орудийно-пулеметным огнем. Противник поставил дымовую завесу. Тем самым он создал благоприятные условия для выхода в атаку наших торпедных катеров, высланных к месту обнаружения вражеского конвоя. В 3 часа 30 мин. они нанесли удар и повредили два тральщика . Почти одновременно конвой атаковала наша авиация.

Бои, проведенные нашими катерниками летом и осенью 1943 года в восточной части Финского залива, как правило, носили ожесточенный характер. Гитлеровцам пришлось туго в этих боевых схватках. Не случайно немецкий военно-морской историк Ф. Руге пишет, что "малая война в Финском заливе вызывала длительное напряжение сил".

Экипажи катеров МО в этой "малой войне" показали подлинные образцы мужества и героизма.

"Можно лишь дивиться собранности, физической и моральной стойкости наших катерников", - замечает в своей

книге бывший командующий Краснознаменным Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц.

В роли транспортов

Ни на один день не прекращалась напряженная борьба на коммуникациях между Кронштадтом и островами восточной части Финского залива. Гитлеровцы отчетливо представляли их оперативное значение и стремились сорвать наши морские перевозки, перерезать артерию, питавшую базу флота на острове Лавенсари и весь этот важный укрепленный район.

Корабли и катера Охраны водного района КМОРа, обеспечивая бесперебойное снабжение островных гарнизонов, несли дозорную службу у наших коммуникаций, производили контрольное траление и проводку конвоев за тралами и сами выступали в роли транспортов.

В качестве основных транспортных средств использовались сетевые заградители "Вятка" и "Онега".

Противник активно противодействовал нашим перевозкам. Весной 1943 года в этих целях он широко применял береговую артиллерию - из 17 конвоев, проведенных в тот период, 12 подверглись интенсивному артиллерийскому обстрелу. Во второй половине года, особенно с наступлением темных ночей, гитлеровцы пытались использовать" против наших конвоев торпедные катера, но успеха не достигли. Лишь один раз вражеским торпедным катерам удалось прорваться к нашему фарватеру и потопить портовый буксир "К-12" и баржу с бензином.

Неоднократно пыталась нанести удары по конвоям вражеская авиация. Как правило, эти попытки терпели неудачу. Самолеты противника встречали решительный отпор наших истребителей и зенитной артиллерии Островной военно-морской базы. Лишь в отдельных случаях им удавалось прорываться к нашим боевым кораблям и судам, стоявшим на рейде Лавенсари.

22 июня 1943 года при налете на рейд Лавенсари 24 бомбардировщиков и штурмовиков противника несколько бомб упало вблизи сетевого заградителя "Вятка". Корабль получил 196 осколочных пробоин. Вышли из строя рация, аварийное освещение и корабельная звонковая сигнализация. Образовалась течь в румпельном отделении. На корме, где находилось 20 мин, возник пожар. Корабль мог взорваться в любую минуту.

В числе других членов экипажа был ранен командир заградителя капитан-лейтенант Б. Г. Чернышев. Но он продолжал руководить отражением атак вражеских самолетов и борьбой за живучесть корабля. Все моряки заградителя проявили стойкость и мужество. В этом бою особенно отличились зенитчики корабля.

Они сбили два самолета. Умело руководил огнем зениток старший лейтенант Тетолев. Отлично действовал орудийный расчет старшины 2-й статьи Лещука.

Во время очередной атаки бомбардировщиков взрывной волной сорвало кормовой флаг. Под градом осколков авиабомб главный старшина Марков поднял его и водрузил на место.

Действуя самоотверженно, личный состав корабля ликвидировал пожар и устранил основные повреждения. 27 июня сетевой заградитель возвратился в Кронштадт. Он продолжал выполнять боевые задания до конца кампании.

Две недели спустя четыре вражеских бомбардировщика прорвались к заградителю "Онега", стоявшему на рейде Лавенсари, и сбросили бомбы. Одна из них разорвалась у борта корабля. Вышли из строя почти все члены экипажа, находившиеся на верхней палубе. Командиру корабля капитан-лейтенанту Я. В. Сапунову оторвало правую руку. Были ранены его помощник капитан-лейтенант В. С. Лобанов, командир минно-артиллерийской боевой части лейтенант И. К. Самохвалов, механик мичман И. С. Симачев и другие. Корабль получил 203 пробоины в корпусе, в трех местах возник пожар. Были повреждены рулевое управление, внутрикорабельная сигнализация и машинный телеграф.

Капитан-лейтенант Сапунов от большой потери крови упал на мостике, но продолжал командовать кораблем. Его помощник Лобанов был ранен в голову, спину, ногу и руку. Взрывной волной его сбросило на палубу к машинному люку. Он был еще в сознании и голосом передавал в машину команды, поступавшие с мостика.

Маневрами корабля управлял лейтенант Самохвалов. Несмотря на то что рулевое устройство и машинный телеграф вышли из строя, он искусно подвел заградитель к пирсу. Там с корабля были эвакуированы раненые и убитые. Самохвалов оставался на "Онеге" до возвращения в Кронштадт, где был отправлен в госпиталь.

Самоотверженно действовали и остальные члены экипажа сетевого заградителя. Командир орудия матрос Тимкин из всей артиллерийской команды один остался в строю. Но корабль не прекращал огня. Тимкин, перебегая от пушки к пушке, продолжал стрелять по самолетам, с какого бы борта они ни появлялись.

Пулеметчику Кузнецову осколком оторвало кисть левой руки. Но он оставался на боевом посту, пока не получил приказание идти на перевязку. Так поступил и старший матрос Трещалов, лишившийся стопы правой ноги. Превозмогая жгучую боль, он заявил подбежавшему военфельдшеру: "Вы мне наложите только

жгут, а повязку я сделаю сам, идите перевязывать других".

Не покинул своего места у пушки тяжело раненный установщик прицела матрос Петров. Несмотря на ранение, руководил действиями подчиненных мичман Симачев.

Энергично действовал старший лейтенант медслужбы С. Ф. Краснокуцкий. Организовав оказание медицинской помощи и обслужив тяжелораненых, он принял участие в тушении очагов пожара, а потом подавал снаряды у орудий.

Старшина 1-й статьи Ремезов быстро сделал боевые сростки поврежденных кабелей рулевого устройства. Командир отделения трюмных машинистов Григорьев отличился при тушении пожара. Мотористы Комолов и Шотин обеспечили бесперебойную работу корабельных машин.

Несмотря на значительные потери в людях и тяжелые повреждения корабля, экипаж сохранил боеспособность заградителя и привел его в Кронштадт .

Активно участвовали в перевозках также тихоходные тральщики (командиры Н. И. Боговик, Д. Ф. Качалов, И. С. Савельев, Е. А. Лищенко, Н. А. Ваганов и другие). Они доставляли на Лавенсари и Сескар баржи с различными грузами.

Противоминное обеспечение конвоев обычно осуществлялось катерами-тральщиками дивизионов, которыми командовали В. К. Кимаев и Ф. Е. Пахольчук. В охранение входили "малые охотники", возглавляемые М. В. Капраловым. Для прикрытия от огня береговой артиллерии противника на участке Кронштадт - Шепелевский выделялись катера-дымзавесчики (командир дивизиона Н. Н. Амелько).

Формирование и отправку конвоев из Кронштадта производил штаб ОВРа КМОРа, с островов - штаб ОВМБ. Конвои обычно возглавлялись командирами дивизионов тральщиков и офицерами штаба ОВРа, допущенными специальным приказом. Наиболее часто эту обязанность выполняли капитаны 3 ранга Н. П. Визиров, А. П. Безукладников, А. Г. Грушин, И. А. Подсевалов, капитан-лейтенант А. В. Халатов.

Большинство конвоев потерь не имело. Лишь 23 декабря подорвался на плавающей мине и затонул тихоходный тральщик "Радуга". При этом погибло 63 человека из состава экипажа и пассажиров, в том числе командир корабля старший лейтенант Н. Аптекаев и офицер штаба ОВРа капитан-лейтенант М. Годяцкий, с именем которого связаны первые боевые походы базовых тральщиков, первые эскорты подводных лодок.

Всего за кампанию 1943 года из Кронштадта на острова и обратно было проведено 72 конвоя. Они перевезли более 31200 тонн различных грузов и около 10 300 человек.

Для проводки конвоев сделано выходов в море: тихоходными тральщиками 153, катерами-тральщиками - 260, "малыми охотниками" - 185, катерами-дымзавесчиками - 2514.

Тральная разведка

Чтобы сковать действия нашего флота в Балтийском море и Финском заливе, гитлеровцы постоянно усиливали найсар-поркалаудскую и гогландскую минно-артиллерийские позиции. Начиная с 1942 года они выставили в атом районе более 23 тысяч мин и минных защитников

Мощные минные заграждения противника были серьезным препятствием для наших подводных лодок, направлявшихся на его коммуникации.

Необходимость прокладки безопасных фарватеров через эти заграждения диктовалась не только данным обстоятельством. Этого требовала перспектива коренного изменения оперативной обстановки на театре в связи с приближением часа окончательного разгрома врага в Прибалтике, предстоявшее продвижение боевых сил Балтийского флота на запад. Поэтому уже в первых числах сентября 1943 года тральщики ОВРа КМОРа по заданию штаба флота приступили к разведывательному тралению на Восточном Гогландском плесе. Для траления были привлечены сначала катера-тральщики 1-го и 3-го дивизионов, а позднее 2-го и 4-го дивизионов. Базировались они на Лавенсари, там же находился командный пункт командира бригады траления капитана 1 ранга Ф. Л. Юрковского.

4 сентября первыми на тральную разведку в направлении к острову Большой Тютерс вышли 12 катеров-тральщиков под командованием капитана 3 ранга В. К. Кимаева. Их обеспечивали три "малых охотника".

Когда катера легли на курс к Тютерсу, противник обстрелял их с острова Гогланд, а потом - с Большого Тютерса. Удачно прикрываясь дымзавесами, катера-тральщики сделали первый галс и легли на второй. Гитлеровцы в течение двух часов вели интенсивный орудийный огонь. Их снаряды вывели из строя тралы четырех тральщиков. "МО-122" получил пробоину в носовой части. Несколько человек было ранено. Комдив Кимаев отправил поврежденные катера на Лавенсари, а остальные продолжили траление под яростным обстрелом врага. На последнем галсе у "охотников" кончился запас дымовых шашек, и катера-тральщики шли в месиве всплесков от разрывов снарядов. По приказанию минера дивизиона старшего лейтенанта Д. В. Саранюка катер старшины 2-й статьи Боева вышел вперед и прикрыл дымзавесой тралящую группу. Вскоре подошли высланные с Лавенсари два торпедных катера.

Прикрывшись дымзавесами, катера-тральщики закончили тральную разведку и возвратились в базу.

Через сутки группа катеров-тральщиков в сопровождении трех "малых охотников" вышла на тральную разведку в район Вигрунд - Курголово - Гакково. Когда она приблизилась к берегу на 13-15 миль, противник начал обстрел. Однако катера с поставленными тралами продолжали движение и под прикрытием дымовых завес, которые поставили "охотники", подошли к побережью на расстояние 4-5 миль. Здесь они обнаружили много мин, преимущественно голландского образца, поставленных на углубление 1,2-1,3 метра от поверхности воды. Стоял полный штиль, и отдельные из них хорошо просматривались в воде.

От взрыва двух затраленных мин получил серьезные повреждения катер-тральщик "Р-703" (командир старшина 1-й статьи Евдокимов), ударной волной трех членов экипажа сбросило за борт, при этом один из них, старший матрос Численный, был ранен, а матрос Попов и юнга Горбунцов получили сильные ушибы. Их подобрал катер-тральщик "Р-804" (командир главный старшина Сухов), которому комдив Кимаев затем приказал взять на буксир "Р-703" и в сопровождении "МО-110" возвратиться на Лавенсари. Остальные тральщики под огнем противника продолжали выполнение задания.

"МО-110", сопровождая "Р-804" и "Р-703", наскочил на мину и взорвался. Следовавшие с ним катера-тральщики подобрали из воды оставшихся в живых четырех матросов и в сопровождении подошедшего катера-тральщика "Р-710" (командир мичман Рябов) направились на Лавенсари.

Противник в течение пяти часов вел артиллерийский огонь из районов Курголово и Гакково. В ходе тральной разведки было уничтожено 10 мин

Такие выходы катера-тральщики совершали почти до конца кампании 1943 года. Обычно им приходилось действовать под огнем береговых батарей и надводных кораблей противника. Так было и 19 октября, когда отряд катеров-тральщиков, следовавший на юг между банками Намси и Неугрунд, обнаружил в юго-западном направлении четыре вражеских сторожевых корабля. Сблизившись, они с дистанции 30-35 кабельтовых открыли огонь по тральщикам. Обеспечивавшие траление "малые охотники" поставили дымовую завесу, а патрулировавшие в воздухе два истребителя Ла-5 атаковали вражеские корабли и заставили их отойти. Противник выпустил более 150 снарядов, но они не причинили ущерба нашим катерам

После этого случая для обеспечения траления стали

выделяться торпедные катера. Они успешно справлялись с этой своей задачей.

24 октября 18 катеров-тральщиков при поддержке четырех бронированных "охотников" и трех торпедных катеров производили траление в районе банок Намси и Неугрунд. В 14 час. 30 мин. на расстоянии 80-90 кабельтовых были обнаружены подходившие с запада шесть сторожевых кораблей противника. Тральщики прекратили траление и под прикрытием дымовой завесы, поставленной "охотниками", стали отходить к северу. Вражеские корабли с дистанции 50-55 кабельтовых открыли артиллерийский огонь. Торпедные катера, используя дымзавесу, дважды атаковали их и принудили отойти в западном направлении.

Противник выделял все большее число Кораблей для противодействия нашим тральщикам. Командование КБФ, естественно, принимало меры к усилению обеспечения тральных работ. 30 октября, например, тральная группа вышла в район банки Неугрунд в сопровождении шести бронированных "охотников" и шести торпедных катеров. Севернее, на Гогландском плесе, маневрировали два базовых тральщика в охранении трех "малых охотников".

В 12 час. 59 мин. с юго-запада на расстоянии 60-70 кабельтовых показались шесть тральщиков противника. Наши катера, продолжая траление, шли прежним курсом. Через полчаса торпедные катера и бронированные "охотники" пошли на сближение с противником. Вражеские тральщики открыли ураганный огонь. Их поддержала батарея с южной части острова Большой Тютерс. Базовый тральщик "Т-217" (командир капитан-лейтенант К. М. Буздин) начал обстрел этой батареи. "Охотники" поставили дымовые завесы, и торпедные катера, выйдя в атаку, потопили один из кораблей противника.

В это время по катерам-тральщикам открыла огонь вторая батарея, располагавшаяся на восточной стороне острова Большой Тютерс. Тотчас же в артиллерийскую дуэль с ней вступил гвардейский базовый тральщик "Гафель" (командир капитан-лейтенант А. В. Соколов). После двадцати минут перестрелки вражеская батарея замолчала.

Через двое суток в том же районе производили траление 13 катеров-тральщиков. Их обеспечивали 5 бронированных "охотников", 5 торпедных катеров и 4 катера-дымзавесчика. Задача прикрытия была возложена на 3 торпедных катера, базовые тральщики "Рым" и "Т-215". В полдень в этом районе появились 2 сторожевых корабля и 6 тральщиков противника. Наши торпедные катера, поддержанные бронированными

"охотниками", в результате двух последовательных атак повредили один вражеский тральщик и оттеснили остальные корабли противника в Нарвский залив.

После этого боевого столкновения гитлеровцы до самого конца кампании уже больше не пытались противодействовать нашему тралению с мори, Хоти продолжали артобстрел с острова Большой Тютерс.

Разведывательное траление на Восточном Гогландском плесе в направлении Нарвского залива явилось заключительной частью тральных работ 1943 года. Всего за кампанию тральщики соединения прошли с тралами 70443 мили и уничтожили более 300 мин и минных защитников

Перед наступлением

Заканчивался 1943 год. Позади осталось более восьмисот блокадных дней и ночей. Красная Армия прочно удерживала стратегическую инициативу, успешно вела наступление, развернувшееся на фронте до двух тысяч километров. К концу года она освободила более половины оккупированной врагом советской земли.

Балтийцы с нетерпением ожидали, когда перейдет в наступление и Ленинградский фронт. Подготовка к нему началась еще осенью. Краснознаменный Балтийский флот должен был скрытно перевезти из Ленинграда и с мыса Лисий Нос на ораниенбаумский плацдарм 2-ю ударную армию.

Решение этой задачи, во многом определявшей успех всей операции, было связано с преодолением больших трудностей. Восточная часть Финского залива уже начала покрываться льдом, каждый квадратный метр Невской губы простреливался вражеской артиллерией. Малые глубины не позволяли использовать крупные суда и ледоколы. Плавание из-за неконтактных мин, поставленных здесь противником в 1942-1943 годах, было возможно лишь по фарватерам небольшой ширины.

Переброска 2-й ударной армии началась 5 ноября. Она осуществлялась сетевыми заградителями "Онега" и "Вятка", шестью тихоходными тральщиками, двумя самоходными десантными баржами, восемнадцатью буксирами с несамоходными баржами. Личный состав армии со стрелковым оружием перевозился в Ораниенбаум с Лисьего Носа, а техника - из Ленинграда. Рейсы совершались только в темное время суток, поэтому погрузка велась с расчетом выхода судов с наступлением темноты и возвращения их в Ленинград до рассвета.

Общее руководство перевозками осуществляли Военный совет и штаб Краснознаменного Балтийского флота (начальник штаба капитан 1 ранга А. Н. Петров), непосредственное

выполнение было возложено на Ленинградскую военно-морскую базу (командир базы контр-адмирал И. Д. Кулешов) и Кронштадтский морской оборонительный район (командующий контр-адмирал Г. И. Левченко).

К 20 ноября на ораниенбаумский плацдарм было перевезено 30 тысяч бойцов и командиров, 47 танков, 400 орудий и минометов, около 1400 автомашин, 3000 лошадей и до 10 тысяч тонн боеприпасов и других грузов.

23 декабря поступило приказание дополнительно перевезти несколько общевойсковых соединений, спецчастей и подразделений фронта. К этому времени в устье реки Невы и под северным берегом Невской губы уже образовался лед толщиной 5-15 сантиметров, почти непроходимый для речных буксиров, особенно для деревянных барж. Поэтому перевозки теперь производились только через Лисий Нос. Для буксировки барж привлекались базовые тральщики, выполнявшие одновременно роль ледоколов.

Несмотря на тяжелые условия плавания и трудности погрузочно-разгрузочных работ на малых причальных фронтах и в гаванях, забитых льдом, экипажи боевых кораблей и судов, проявляя стойкость и упорство, совершали переходы в оба конца за темное время суток, а базовые тральщики успевали делать даже по два рейса за ночь.

Перевозки продолжались до 21 января 1944 года. За этот период корабли ОВРа, пройдя во льдах 46 776 миль, доставили в Ораниенбаум около 130 танков и самоходных артиллерийских установок, 347 автомашин, 22 100 бойцов и командиров, свыше 105 тысяч тонн боеприпасов и других грузов

Личный состав кораблей, участвовавших в перевозках, с честью справился со своей задачей. Умело руководили подчиненными командир дивизиона сетевых заградителей капитан 3 ранга А. П. Безукладников, командир сетевого заградителя "Онега" капитан-лейтенант Ф. Д. Рутковский, командир дивизиона базовых тральщиков капитан 3 ранга М. А. Опарин, командиры тральщиков капитан-лейтенанты А. В. Цыбин, А. В. Соколов, К. М. Буздин, старшие лейтенанты А. К. Тихомиров, В. Я. Егоренков, К. В. Бесчастнов, командир дивизиона тихоходных тральщиков Н. П. Визиров и другие. Некоторое представление об этом могут дать следующие эпизоды.

В ночь на 28 декабря командир базового тральщика "Т-218" капитан-лейтенант А. В. Цыбин получил приказание взять на буксир баржу. Ее затерло льдами, и пробиться к ней не удавалось ни одному кораблю. Искусно маневрируя, Цыбин подвел тральщик к барже, взял на буксир и доставил ее по назначению.

Капитан-лейтенант К. М. Буздин, командир базового тральщика "Т-217", уверенно вел корабль во льдах в темное время суток. "Т-217" отлично выполнял функции ведущего, прокладывая путь судам на узком и мелководном фарватере.

Командир сетевого заградителя "Онега" капитан-лейтенант Ф. Д. Рутковский и его подчиненные изыскивали наиболее рациональные способы размещения на корабле перевозившейся техники. Боцман заградителя главный старшина Н. Анциферов внес предложение, позволившее увеличить количество принимаемого груза на 25 процентов сверх предусмотренных норм. В результате корабль в один рейс дополнительно принимал на борт тяжелый танк.

С большими трудностями встретились машинные команды. Кингстоны на кораблях непрерывно забивались льдом и замерзали.

Чтобы дизеля работали бесперебойно, матросы, работая в холодной воде, руками очищали кингстоны ото льда.

По 18 часов бессменно стоял на вахте сигнальщик коммунист Панин. В узкой полынье точно вели корабли с баржами на буксире рулевые Стародубцев, Бойков, Чунюкин, Самодуров, Беленко.

В трудную минуту решительность и мужество проявили матросы Михайлов, Ундарев, Лазарев, мичман Тарно-польский, старшина 1-й статьи Барзыкин. Они с риском для жизни, перебираясь со льдины на льдину, подали буксирный трос на баржу. Это позволило своевременно вывести суда из опасного района.

30 декабря сетевая баржа No 101 на подходе к мысу Лисий Нос застряла во льдах. Наступал рассвет. Противник, обнаружив судно, открыл сильный огонь. Два снаряда угодили в борт баржи. Судно понесло потери в людях. В трюм хлынула вода. Моряки самоотверженно боролись за живучесть своего корабля. Исполнявший обязанности командира мичман Кадашев, старшины Макаренко и Кривогуз, комсорг матрос Киселев показывали остальным членам экипажа пример стойкости и самоотверженности. Они расставляли на льду дымовые шашки, умело заделывали пробоины.

Противник обстреливал сетевую баржу до наступления темноты, но потопить судно ему не удалось

Переброска войск морем была произведена скрытно. Гитлеровцы обнаруживали наши суда в Невской губе, но они не догадались, что буквально у них под носом проводится крупная перегруппировка войск Ленинградского фронта.

Всего морским путем на ораниенбаумский плацдарм было

доставлено около 54 тысяч человек, 211 танков, 677 орудий, большое количество другой боевой техники и боеприпасов. В результате на ораниенбаумском "пятачке" было сосредоточено мощное ударное объединение. Четко скоординированные совместные действия сил фронта и флота перед наступлением обеспечили оперативную внезапность ввода в бой крупной группировки войск. Это и обусловило во многом успех всей операции по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом.

В достижение этой славной победы внесли достойный вклад овровцы Краснознаменной Балтики.

Анализируя итоги выполнения задач, стоявших перед соединением в кампании 1943 года, командование флота отметило повышение организующей роли и четкости в работе штаба ОВРа, рост тактического мастерства командиров частей и кораблей, совершенствование воинского мастерства всего личного состава. Одним из решающих условий наших боевых успехов явилась активная работа политорганов, партийных и комсомольских организаций по воспитанию овровцев в духе высокого советского патриотизма, по мобилизации их на образцовое выполнение заданий командования. На кораблях сложился многочисленный актив коммунистов и комсомольцев. Его ядро составляли секретари и члены бюро партийных и комсомольских организаций, парторги и комсорги, редакторы стенных газет и боевых листков, агитаторы. В походных условиях работа велась главным образом на боевых постах. Основное внимание уделялось разъяснению стоя

щих перед личным составом задач, Пропаганде героизма советских людей, воспитанию людей в духе любви к Советской Родине и жгучей ненависти к врагу.

Многое значит личный пример и общение командира с подчиненными в боевой обстановке. Большой популярностью пользовались боевые листки. Практиковалась читка личному составу принятых по радио сводок Совинформ-бюро и важнейших сообщений, беседы агитаторов на такие темы, как "Стойкость-залог победы", "Балтийцы в боях за город Ленина", "Мужество и стойкость ленинградцев". Организаторами и руководителями всей этой работы выступали начальник политотдела ОВРа КМОРа. капитан 2 ранга Б. В. Сучков, его заместитель капитан 3 ранга П. И. Ильин, политработники частей ОВРа Ф. Д. Шаройко, С. С. Жамкочьян, В. Р. Романов, А. И. Коршунов, В. А. Фокин, Л. А. Костарев, В. А. Астахов, С. Д. Зайцев, Д. М. Грибанов, Б. С. Варющенко, И. Е. Евстафьев, Д. С. Подлесный и другие.

Победными курсами. Под краснознаменным флагом

27 января 1944 года овровцы, как и все советские люди, с волнением и радостью слушали сообщение о славной победе под Ленинградом.

С окончательным освобождением города-героя от блокады произошли благоприятные изменения в обстановке на Балтийском театре военных действий. Расширение зоны базирования сил КБФ создало условия для усиления боевой деятельности кораблей и соединений флота в последующих наступательных операциях Советской Армии в Прибалтике. В результате разгрома противника под Ленинградом было освобождено южное побережье Финского залива до устья, реки Нарова. Режим обороны наших островов Лавенсари, Пенисари, Сескар стал более устойчивым. Флот начал осваивать освобожденные районы Лужской и Копорской губ. Расширялась зона дозорной службы и траления. На очереди стоял вопрос о дальнейшем передвижении сил флота на запад. Все это обусловливало еще более сложный характер задач, которые предстояло решать кораблям и частям ОВРа.

В середине февраля группа бронированных "малых охотников" ОВРа Островной военно-морской базы под командованием капитана 2 ранга Г. М. Горбачева участвовала в высадке морского десанта на побережье Нарвского залива.

13 февраля отряд высадки, приняв на борт батальон автоматчиков 260-й отдельной бригады морской пехоты, вышел с Лавенсари и направился в Нарвский залив. На Гогландском плесе катера, встретив большое ледяное поле, форсировали его за вышедшими вперед канонерскими лодками группы артиллерийской поддержки. Еще до рассвета 14 февраля первая группа катеров подошла к побережью у деревни Мерикюля и скрытно высадила десант. Вторая же группа встретила сильное противодействие противника. Но высадка прошла успешно. Катерники, как всегда, действовали решительно и смело. Особенно отличился катер "БМО-505" под командованием старшего лейтенанта В. Л. Лозинского. Он первым подошел к берегу, высадил десантников и, маневрируя среди разрывов снарядов, метким огнем автоматической пушки и пулеметов подавлял огневые точки врага. Сняв десантников с поврежденного катера, он снова направился к берегу.

К этому моменту остальные катера уже высадили десант и отошли. Противник весь огонь сосредоточил на "БМО-505". На катере от прямых попаданий снарядов возникли повреждения. Очередным взрывом снаряда убило В. Л. Лозинского. Его место у машинного телеграфа занял раненый комсомолец младший

лейтенант Кокин. Удачным маневром он вывел катер из зоны обстрела.

Взрывом снаряда на "БМО-509" повредило рулевое устройство. Рули остались заклиненными на левом борту. Неуправляемый катер представлял собой отличную мишень для противника. По приказанию командира звена старшего лейтенанта И. С. Расина старшина 1-й статьи Ярцев под градом осколков и пуль ползком пробрался в румпельное отделение и вручную поставил рули в диаметральную плоскость. Это позволило катеру, управляемому машинами, отойти от берега и благополучно возвратиться на Лавенсари.

22 февраля 1944 года пополнилась семья гвардейцев-овровцев: в их ряды влился первый дивизион "малых охотников" истребительного отряда (командир капитан-лейтенант В. Б. Карпович, заместитель командира по политчасти капитан 3 ранга Д. С. Подлесный).

Этот дивизион с первого дня войны активно участвовал в боевых действиях на Балтике. С ранней весны и до поздней осени его катера несли дозорную службу на наших фарватерах. Они провели 11 успешных боев с катерами противника, 776 раз подвергались атакам с воздуха, на них было сброшено около двух тысяч авиабомб. Зенитным огнем они сбили 6 фашистских самолетов. Катера дивизиона участвовали в высадке 10 десантов, подавили 16 огневых точек на берегу, совершили 18 выходов на разведку вражеских артиллерийских батарей. Они 69 раз ставили мины на подходах к побережью противника, уничтожили 101 плавающую мину, участвовали в 44 эскортах подводных лодок и в 258 конвоях, в обеспечении переходов 1650 кораблей и судов, при форсировании минных заграждений спасли 1996 человек с тонувших кораблей.

Как большая знаменательная дата вошло в историю ОВРа КМОРа 22 марта 1944 года. В тот день Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками были награждены орденом Красного Знамени: 1-й дивизион базовых тральщиков (командир капитан 3 ранга М. А. Опарин, заместитель командира по политчасти капитан-лейтенант А. И. Коршунов), 1-й дивизион катеров-тральщиков (командир капитан 3 ранга В. К. Кимаев, заместитель командира по политчасти капитан-лейтенант Л. А. Костарев), 4-й дивизион тихоходных тральщиков (командир капитан 3 ранга Н. П. Визиров, заместитель командира по политчасти капитан 3 ранга В. А. Астахов), дивизион сетевых заградителей (командир капитан 3 ранга А. П. Безукладников, заместитель командира по

политчасти капитан 3 ранга В. А. Фокин).

Корабли 1-го дивизиона базовых тральщиков первыми встретились с вражескими минами. Они эскортировали подводные лодки, проводили за тралами надводные корабли и суда, тралили фарватеры, ставили мины, несли дозор, обстреливали вражеское побережье, участвовали в оперативных перевозках. Ко дню награждения дивизион выполнил 159 проводок за тралами, обеспечил переходы 152 подводных лодок, 146 надводных кораблей, 160 транспортов и вспомогательных судов. Базовые тральщики участвовали в 14 минных постановках. Они имели 16 боевых столкновений с кораблями противника, отразили 9 атак подводных лодок и 387 атак с воздуха, сбив и повредив при этом 12 вражеских самолетов.

1-й дивизион катеров-тральщиков в кампаниях 1942- 1943 гг. принял на себя основную тяжесть минной войны. Эти катера первыми вышли на боевое траление и почти всегда производили его при активном противодействии противника. Ими уничтожено более 300 мин и минных защитников, проведено за тралами 88 кораблей и судов. Только при тралении Восточного Гогландского плеса в 1943 году они под ожесточенным огнем с островов и с надводных кораблей противника затралили и уничтожили 101 мину.

Сплоченный, спаянный узами тесной боевой дружбы личный состав дивизиона показал образцы отваги и воинского мастерства. На своих маленьких кораблях "рыбницах" они бесстрашно шли первыми через минные поля.

Самыми разнообразными были действия 4-го дивизиона тихоходных тральщиков. Траление мин, проводка кораблей и судов за тралами, активное участие в морских перевозках, в том числе в переброске в Ораниенбаум войск и боевой техники 2-й ударной армии в тяжелых ледовых условиях - все это определяло характер его боевой деятельности. Кораблями дивизиона пройдено 62835 миль, проведено за тралами 900 боевых кораблей и судов, уничтожена 151 мина. Они отразили 770 атак с воздуха, сбив 4 самолета, имели 24 боевых столкновения с кораблями противника.

Дивизион сетевых заградителей сравнительно мало использовался по своему назначению - для постановки противолодочных сетей. Но зато эти корабли нашли широкое применение в качестве военно-транспортных средств. Вместительные трюмы, просторная палуба, неплохая мореходность и небольшая осадка как нельзя лучше отвечали требованиям, предъявляемым к перевозочным средствам в условиях минной опасности и блокады.

Экипажи сетевых заградителей отлично справились с возложенными на них задачами. Ни налеты авиации, ни ожесточенные обстрелы не смогли сорвать выполнение ими заданий командования. Особенно отличился личный состав дивизиона при перевозке войск и техники 2-й ударной армии с Лисьего Носа на ораниенбаумский плацдарм в декабре 1943 - январе 1944 гг. Тогда в сложных ледовых условиях он доставил в Ораниенбаум 10187 человек, 134 танка и САУ, 96 орудий, более 100 тонн боеприпасов и других грузов.

Экипажи кораблей ОВРа, получившие 22 марта 1944 года почетное право поднять Краснознаменный военно-морской флаг, восприняли высокие награды Родины как призыв еще крепче бить заклятого врага.

Наступила весна 1944 года. Овровцев ждали новые боевые задачи. Линии корабельных дозоров выдвигались дальше на запад, охватывая все большую зону наблюдения и охраны. Большая и опасная работа предстояла тралящим кораблям в Нарвском заливе, где противник продолжал усиливать и без того мощное минное заграждение. Требовало новых мер противоминного обеспечения расширение зоны базирования флота. Предусматривалось траление подходов к финскому побережью в связи с подготовкой наступательной операции на выборгском направлении. Все это ставило нас перед необходимостью повышения темпов тральных работ.

Решение вставших перед нами задач в известной мере облегчалось тем, что за зиму увеличились тральные силы ОВРа. Вошел в строй 12-й дивизион катеров-тральщиков типа КМ. Мы должны были вот-вот получить от промышленности дивизион "стотонников". Возросло число магнитных тральщиков. Вступил в строй эскадренный тральщик "Василий Громов". К началу кампании была сформирована 2-я бригада траления (командир капитан 1 ранга М. Ф. Белов, начальник политотдела капитан 2 ранга Б. А. Фролов).

22 апреля мы снова испытали радость и волнение - орденом Красного Знамени был награжден 5-й дивизион катеров "малых охотников" (командир капитан 3 ранга Н. Г. Моргапкий, заместитель командира по политчасти капитан-лейтенант М. С. Перлов). Это событие, совпавшее с началом летней кампании, еще более подняло боевой дух овровцев, с энтузиазмом готовившихся к предстоявшим боям.

Жаркие схватки

В восточной части Финского залива с первых дней кампании завязывались ожесточенные схватки наших дозорных катеров со сторожевыми и торпедными катерами противника,

действовавшими группами по 5-8 единиц. Столкновения происходили обычно в ночное время и носили быстротечный характер.

14 мая в 1 час 30 мин. наблюдательный пост Лавенсари обнаружил вспышки орудийных выстрелов северо-западнее острова, в районе нашего дозора. По приказанию оперативного дежурного штаба базы "СКА-122" вышел из бухты Копли-Лахт за боны и находился в готовности оказать помощь дозорным катерам. Когда стрельба усилилась, командир "СКА-122" старший лейтенант М. В. Скубченко решил идти к несшим дозор "МО-401", "МО-413", "МО-213" и "МО-202". Тем временем "малые охотники" своим огнем заставили пять вражеских катеров, появившихся в зоне их наблюдения, отойти в направлении на Соммерс.

Около 2 час. ночи сигнальщик "СКА-122" матрос Поворов обнаружил прямо по курсу три катера. На запрос они не ответили, а после вторичного запроса дали ложные опознавательные. В это время расстояние до них сократилось до 600 метров, и Скубченко приказал открыть огонь. Противник также начал стрельбу. Сразу же был смертельно ранен командир. Тяжело ранило его помощника лейтенанта Берилова и парторга Перминова. Был убит комсорг старшина 1-й статьи Романов. Управление катером умирающий командир передал старшине 1-й статьи Павлову.

В ходе боя с другого направления подошли еще два катера противника. Вражеским огнем на "СКА-122" вывело из строя 37-мм автомат и пулемет, 9 человек было убито. Многие получили ранения. На катере в нескольких местах возник пожар, который потушить не удавалось.

Один из катеров противника подошел к "СКА-122" на расстояние десяти метров и предложил команде сдаться в плен. Со словами "Русские в плен не сдаются" матрос Шувалов и раненый юнга Гумин ответили длинными разящими очередями единственного уцелевшего пулемета. Тогда гитлеровцы стали бросать гранаты. Весь катер был объят пламенем, и с минуты на минуту могли взорваться топливные цистерны. Вражеские катера начали отходить на северо-запад.

Убедившись, что "СКА-122" спасти невозможно, старшина 1-й статьи Павлов приказал покинуть его. Старшина 1-й статьи Троян и матрос Шувалов надели спасательные пояса тяжелораненых помощника командира Берилова и парторга Перминова и спустили их за борт. Сами они оставили охваченный огнем катер последними. В 2 часа 20 мин. "СКА-122" взорвался. Оставшихся в живых членов команды вскоре подобрал подошедший "МО-408".

Ночью 16 мая "МО-101" и "МО-313" несли дозор на

Сескарском плесе. Стоял полный штиль. Из-за дымки видимость не превышала 5-6 кабельтовых.

В 0 час. 23 мин. с юго-запада донесся шум, напоминавший работу дизелей. Через пятнадцать минут показались силуэты четырех катеров, шедших малым ходом в кильватерном строю.

"Малые охотники" пошли на сближение и вскоре открыли огонь. Вместо ожидавшейся ответной стрельбы с катеров подали какие-то сигналы. Дозор прекратил обстрел, продолжая сближаться. Когда дистанция уменьшилась до 1 кабельтова, катера противника внезапно открыли шквальный огонь. "МО-101" и "МО-313" тотчас ответили из орудий и пулеметов. Бой шел на параллельных курсах.

Через несколько мину подошли еще два вражеских катера. Несмотря на численное превосходство противника, "малые охотники" продолжали сражаться. Маневрируя на полном ходу, они использовали оружие с максимальной скорострельностью. Трассирующие снаряды и пулеметные очереди непрерывно прорезали ночную мглу.

В самом начале боя был ранен командир "МО-313" капитан-лейтенант И. А. Сафонов. Он истекал кровью, но остался на мостике и продолжал руководить действиями подчиненных. Его примеру последовали тяжелораненый сигнальщик Полозов и рулевой старшина 2-й статьи Ляшенко, раненный в ногу и руку.

Четко несли боевую вахту парторг катера главный старшина Ахметов, мотористы Квашин, Сташков и Давыденко.

На "МО-101" особенно умело действовал орудийный расчет, который возглавлял парторг "охотника" гвардии старшина 1-й статьи Морозов. Этот расчет первым открыл огонь по второй группе катеров противника.

Инициативу, находчивость и высокое мастерство при устранении боевых повреждений проявил механик звена гвардии инженер-старший лейтенант А. И. Яковлев. Он сам заделал пробоины в корпусе и масляных цистернах, восстановил электроосветительную сеть.

Раненый юнга моторист Евстратов потерял много крови, однако продолжал нести боевую вахту.

Воодушевляющее влияние на катерников оказали отвага и тактическое искусство старшего дозора командира "МО-101" гвардии капитан-лейтенанта В. Боголюбского. Под ураганным огнем он трижды выводил катера в атаку против превосходящего по численности противника.

Гитлеровцы, используя преимущество в скорости, пытались отрезать путь отхода нашим "охотникам" и окружить их. Но замысел врага был своевременно разгадан и сорван

решительными действиями дозорных катеров.

В 1 час 12 мин. орудийный расчет матроса Трещинского ("МО-313") прямым попаданием снаряда повредил один из вражеских катеров. После этого противник, прекратив огонь, отошел к берегу.

"Малые охотники" направились на линию дозора, но в пути встретили еще три вражеских катера. Завязалась новая схватка. На помощь "охотникам" подоспел "МО-207" с соседней дозорной линии. Не выдержав огня наших катеров, враг вышел из боя.

Тем временем для поддержки дозоров из бухты Батарейная вышли катера "МО-104", "МО-105" и "МО-107" во главе с командиром дивизиона гвардии капитаном 3 ранга В. Б. Карповичем. Не доходя до места боя, они встретили пять вражеских катеров и своим огнем оттеснили их к северному побережью залива.

Таким образом, ночью 16 мая Сескарский плес стал ареной жарких схваток, в которых участвовало 6 "малых охотников" и до 14 катеров противника . В этих боях успех сопутствовал овровцам, отличившимся воинским мастерством, стойкостью и отвагой.

Следующей ночью дозорные катера "МО-124" и "МО-203" (командир звена капитан-лейтенант А. З. Патокин) восточнее острова Сескар атаковали подводную лодку противника, следовавшую в надводном положении. Заметив катера, она быстро погрузилась. Капитан-лейтенант Патокин вывел "охотники" в атаку. Командиры катеров Н. Д. Дежкин и М. Г. Авилкин произвели необходимые расчеты, и на подводную лодку обрушились серии глубинных бомб. После второго захода "малых охотников" произошел сильный подводный взрыв. С рассветом на этом месте были обнаружены большие масляные пятна.

В район атаки из Кронштадта на "МО-302" вышла поисковая партия во главе с командиром дивизиона капитаном 3 ранга И. А. Бочановым. Прибыв на место, она вскоре нашла в воде форменную фланелевую рубаху немецкого образца с нарукавным знаком минера. А 25 мая в этом районе были обнаружены труп и документы матроса германского подводного флота3.

В ночь на 26 мая "МО-302", находившийся в районе поиска подводной лодки, подвергся нападению группы вражеских катеров. Шумы их винтов в 1 час 25 мин. услышал гидроакустик Орлов. Через некоторое время сигнальщик Слепов заметил силуэты пяти катеров, шедших с северо-востока. На запрос опознавательных катера с дистанции 15-20 кабельтовых открыли огонь. "МО-302" отвернул, дал полный ход и начал стрельбу из орудий и пулеметов. Вражеские катера, используя преимущество в скорости, сблизились с ним до 150-200 метров. Следуя

параллельным курсом, они вели интенсивный обстрел. В радиорубку "МО-302" попал снаряд, и катер остался без связи. Две минуты спустя взрывом второго снаряда, угодившего в машинное отделение, разбило электрощит, пробило маслопровод и повредило газовыхлопы. Погас свет. Горячим маслом обожгло мотористов. Отсек заполнился дымом и отработанными газами.

В этой критической обстановке пример исключительной выдержки и хладнокровия подал комдив И. А. Бочанов. Проявленное им присутствие духа, его четкие действия и распоряжения вселили в людей спокойствие и уверенность. Экипаж "МО-302", не дрогнув, сделал все возможное, чтобы спасти катер. Получившие тяжелые ожоги моторист Кизима, юнга Лебедев и командир отделения Гаврилов, действуя в едком дыму, устранили повреждения в машинном отделении и обеспечили "охотник" необходимой скоростью хода.

Бой был слишком неравным. От огня противника почти полностью вышли из строя орудийные и пулеметные расчеты. Раненный в обе ноги, минер коммунист Зуйков стрелял из пулемета, повиснув на руках. Парторг катера командир отделения комендоров Фролов, тоже раненный, дважды исправлял поврежденные орудия и продолжал разить врага прямой наводкой. Он отказался от медицинской помощи и не отошел от пушки до конца боя. Не оставил свое место и раненый сигнальщик Слепов.

Когда осколками снаряда перебило штурвал и катер перестал слушаться руля, командир отделения рулевых С. Щур быстро перешел на аварийное управление. В этот момент в рубке разорвались два снаряда. Погибли командир катера старший лейтенант И. Е. Сидоренко, его помощник младший лейтенант П. И. Плюскин и флагманский связист соединения капитан 3 ранга В. А. Романов.

Враг наседал со всех сторон. Чтобы вырваться из кольца окружения, капитан 3 ранга И. А. Бочанов приказал рулевому таранить ближайший катер. Положив руль право на борт, Щур направил "охотник" на врага. Вражеский катер сразу отвернул, и "малый охотник", прикрывшись дымовой завесой, вышел из боя.

В это время на помощь "МО-302" подошли наши катера с соседних дозорных линий. Противник, отстреливаясь, отошел к своему побережью.

"МО-302", весь израненный, но с честью выдержавший неравную схватку, своим ходом прибыл в Кронштадт .

В связи с появлением у противника новых катеров, имевших большие боевые возможности, мы увеличили состав наших дозоров. Были также созданы сильные подвижные группы

поддержки. Это явилось своевременной и действенной мерой, позволившей резко снизить эффективность действий вражеских катеров.

Во второй половине июня с началом наступления войск Ленинградского фронта на выборгском направлении основные боевые действия на море переместились в район подходов к Выборгскому заливу. На дозорных линиях, прикрывавших паши морские пути сообщения с островами, наступило относительное затишье.

В Выборгском заливе

Во второй половине мая Ленинградский фронт начал готовиться к наступлению на выборгском направлении. Тогда же были определены задачи Краснознаменного Балтийского флота в этой операции. Прежде всего он должен был перебросить соединения и части 21-й армии из Ораниенбаума на Лисий Нос.

В решении этой задачи активное участие приняли корабли и катера Охраны водного района КМОРа.

12-й дивизион катеров-тральщиков под командованием старшего лейтенанта П. Л. Ярошевского произвел контрольное траление сначала магнитных мин на фарватерах в районе кронштадтских фортов и в направлении на Лисий Нос, а затем якорных мин у мыса Иноннэми и далее на запад.

В качестве транспортных средств от ОВРа были выделены сетевые заградители "Онега" и "Вятка".

Трассу перевозок прикрывали дымовыми завесами катера дивизиона капитана 3 ранга Н. Н. Амелько. Для постановки дымзавес использовались также самолеты.

На морском направлении, на подходах к проливу Бьёркёзунд и западнее были развернуты усиленные дозоры.

Утром 10 июня началось наступление войск Ленинградского фронта, поддержанное авиацией и артиллерией КБФ. Боевые силы флота должны были овладеть островами Бьёркского архипелага и продвигаться в Выборгский залив. Решение этой задачи началось с траления подходов к островам. Как обычно, первыми к нему приступили катера-тральщики 1-го Краснознаменного дивизиона капитан-лейтенанта Г. Я. Оводовского и 2-го дивизиона под командованием капитана 3 ранга Ф. Е. Пахольчука. В последующем в траление включились наши тихоходные и магнитные тральщики.

Противник принимал меры к усилению своих минных заграждений в этом районе и всячески стремился помешать нашим тральным работам. Его береговые батареи и авиация систематически наносили удары по тралящим кораблям. Особенно массированным был налет восемнадцати Ю-88 16 июня.

Воспользовавшись отсутствием в воздухе нашей истребительной авиации, они произвели несколько заходов с бомбометанием по катерам-тральщикам. Приданный тральщикам "СКА-132" (командир младший лейтенант П. И. Чалов) сбил один Ю-88. От осколков бомб получили повреждения три наших катера.

В южной части пролива Бьёркёзунд катера-тральщики обнаружили мощное минное заграждение, перекрывшее всю его ширину. Оно оказалось эшелонированным по глубине и состояло из различных видов мин. Тралением было уничтожено 113 мин (из них 105 мин-ловушек) и 88 минных защитников.

К 17 июня катера-тральщики очистили от мин узкие фарватеры у входа в бухту Ололахти. По ним наши корабли перевезли из бухты Батарейная 260-ю отдельную бригаду морской пехоты, высадившуюся на острова Бьёркского архипелага.

Высадка началась на рассвете 21 июня. Сперва был доставлен на остров Пийсари разведывательный десант в составе одной роты. Затем высадилась еще одна рота.

Кроме десантных тендеров и кораблей артиллерийской поддержки в высадке принимали участие катера-дымзавесчики и группа катеров-тральщиков 12-го дивизиона под командованием лейтенанта К. В. Богданова.

Противник отходил на Тиуринсари. С целью воспрепятствовать его эвакуации морем по приказанию начальника штаба флота был сформирован отряд в составе 10 "малых охотников" и 4 морских бронекатеров во главе с командиром Охраны водного района КМОРа капитаном 1 ранга Е. В. Гуськовым1. Дислоцировался он на острове Сескар.

В течение трех ночей отряд, маневрируя западнее Тиуринсари, обстреливал вражеское побережье. 19 июня в 23 часа 10 мин. он обнаружил два силуэта кораблей, шедших контркурсом. Это были немецкие миноносцы типа "Т". Гуськов повел отряд на сближение с противником. Гитлеровцы, видимо, предположили, что это идут в атаку торпедные катера, и отвернули на север, открыв интенсивный огонь из орудий и автоматов. Один снаряд разорвался рядом с флагманским катером "МО-106". Осколками был тяжело ранен командир истребительного отряда Охраны водного района КМОРа капитан 2 ранга М. В. Капралов. Наши корабли отвернули на восток и, ведя ответный огонь, под прикрытием дымовой завесы начали отходить к Сескару.

Вскоре вражеские корабли были атакованы нашими торпедными катерами. Один миноносец пошел ко дну.

К исходу дня 22 июня сопротивление противника на островах было сломлено, пролив Бьёркёсунд стал снова советским.

Среди особо отличившихся в Этих наступательных боях были и катерники-овровпы.

При высадке десанта "КМ-901" и "КМ-905" шли головными, чтобы при необходимости прикрыть тендера дымовыми завесами. Сначала все складывалось хорошо. Но потом, когда часть тендеров уже отходила от берега, появились корабли противника и открыли огонь по десантному отряду. Катера-дымзавссчики тут же начали ставить дымовые завесы, прикрывая основные силы десанта. Возглавляемые старшинами И. Кравченко и Н. Лебедевым, эти маленькие "каэмочки" приняли на себя весь огневой удар врага.

Корабли противника устремились к "КМ-905" и зажигательными пулями подожгли его. Лебедев направил катер на прибрежную отмель и приказал экипажу с личным оружием вплавь добираться до берега. Сам он остался на горящем катере, чтобы прикрыть пулеметным огнем отход товарищей.

Комсомолец Николай Лебедев стрелял по врагу до последнего патрона. В ходе перестрелки он был ранен в грудь, но не оставил пулемета. Матросы буквально из огня вытащили своего смертельно раненного командира. Вскоре старшина скончался. Боевые товарищи похоронили его у самой воды и рядом, на высокой сосне, вырезали надпись: "Здесь геройски погиб в боях за Родину старшина 1-й статьи Лебедев. Год рождения 1922"..

Освободив Бьёркский архипелаг, флот перешел к решению следующей своей задачи по овладению Выборгским заливом. Было решено первым атаковать остров Тейкарсари, являвшийся ключом ко всему заливу. На рассвете 1 июля была предпринята попытка взять его с ходу, без предварительной артиллерийской и авиационной подготовки. Но она окончилась неудачей. Бои приняли упорный характер, и только 5 июля к исходу дня остров перешел в наши руки.

В борьбе за овладение Тейкарсари успешно действовали экипажи катеров-тральщиков, "малых охотников" и дымзавесчиков. Вот несколько эпизодов.

Катера-тральщики 12-го дивизиона (командир старший лейтенант П. Ярошевский, заместитель по политчасти старший лейтенант А. Глотов) получили задание высадить первый бросок десанта. Под ожесточенным огнем противника катера мичмана А. Павлова, главного старшины А. Рыжикова, мичмана Темникова и других отлично справились с этой задачей.

Меткие очереди старшины 2-й статьи Васильева и других пулеметчиков по огневым точкам противника позволили высадить десант без больших потерь. Матрос Дураков с

автоматом в руках первым бросился в воду, увлекая за собой десантников. Исключительное мужество и знание своего дела проявил молодой матрос Пихо с "КМ-344". Одна из вражеских мин угодила в этот катер-тральщик. Вышли из строя моторы, из экипажа невредимыми остались лишь двое, в том числе матрос Пихо. Действуя смело и решительно под градом пуль и осколков, он быстро устранил повреждения двигателей. Это позволило вывести катер из-под обстрела.

У дымзавесчиков особенно отличились катера, которыми командовали мичман М. Михалев, главный старшина Ф. Прудников, старшины М. Жуков и И. Кравченко. Интенсивный огонь противника не смог помешать им надежно прикрыть дымовыми завесами наши десантно-высадочные средства.

На подходе к месту высадки подорвался на мине "охотник", с которого бензин разлился по водной поверхности и загорелся. Катера "КМ-910" и "И-51", следуя среди сплошных разрывов снарядов и мин, вывели из зоны горевшего бензина охваченный огнем тендер с боеприпасами.

В боях за остров Тейкарсари пали смертью храбрых штурман 12-го дивизиона катеров-тральщиков лейтенант Е. Мешалкин, командиры катеров А. Павлов и Темников, были ранены командир дивизиона старший лейтенант П. Ярошевский, командир отряда лейтенант Н. Хрымов, химик дивизиона лейтенант А. Жуков.

При высадке десанта подорвались на минах и затонули бронированные "морские охотники" "БМО-503" и "БМО-504". На одном из них погиб бывший начальник штаба бригады траления ОВРа КБФ капитан 2 ранга В. Н. Герасимов.

Овровские корабли и катера в этом районе неоднократно имели боевые столкновения с противником и в последующие дни.

В ночь на 4 июля катера "МО-104" (командир гвардии капитан-лейтенант Н. В. Васильев) и "МО-105" (командир гвардии старший лейтенант Г. А. Швалюк), находившиеся в дозоре севернее острова Пийсари, вели бой с двумя сторожевыми кораблями и четырьмя катерами противника, стремившимися прорваться в Выборгский залив. Несмотря на превосходство в силах, врагу не удалось осуществить своего замысла.

На следующий день утром "СКА-152", несший дозор у северного входа в пролив Бьёркёзунд, обнаружил на западе дымы кораблей. Получив об этом донесение, вышла из Койвисто группа поддержки в составе трех "охотников" во главе с командиром дивизиона капитаном 3 ранга Я. Т. Резниченко. У входа в пролив к "охотникам" присоединился "СКА-152", и группа пошла на сближение с кораблями противника. При подходе к острову

Руонти она подверглась обстрелу вражеской батареи с мыса Ристниеми. Прикрывшись дымовой завесой, катера продолжали идти на запад. Вскоре наблюдатели определили силы противника: две канонерские лодки, две быстроходные десантные баржи и шесть сторожевых катеров. Они шли на восток к Выборгскому заливу. Капитан 3 ранга Резниченко немедленно вызвал по радио торпедные катера и авиацию, а "охотникам" приказал имитировать торпедные атаки на вражеские корабли. Под ожесточенным огнем катера МО шесть раз выходили в "атаку". Они сближались с противником до 12-15 кабельтовых и отходили под прикрытием дымовых завес.

Через полчаса наши торпедные катера и авиация совместно нанесли по кораблям противника удар и заставили их отойти в шхеры.

На подходах к Выборгскому заливу противник понес чувствительные потери в надводных кораблях.

В этот период враг активно использовал подводные лодки, применившие новые, электрические (бесследные) торпеды. Первой их жертвой в этом районе стало кабельное судно "Киллектор". Затем от электрических торпед получили серьезные повреждения "МО-107" и "МО-304". 30 июля подводная лодка противника потопила "МО-105", несший дозор на северных подходах к проливу Бьёркёсунд.

В истории войн это были первые случаи применения подводными лодками торпед против катеров. Видимо, уж очень насолили гитлеровцам наши "охотники".

Овровцы беспощадно мстили врагу за гибель своих боевых товарищей.

В тот же день, 30 июля, 12-й дивизион катеров-тральщиков производил траление у северного входа в пролив Бьёркёзунд. Дымзавесчики "КМ-908" и "КМ-910" находились поблизости, готовые прикрыть тральщики от обстрела противника с берега. В 19 час. 06 мин. наблюдатель "КМ-910" матрос Н. Бондарь обнаружил перископ. Дымзавесчик не имел средств для атаки подводного противника. Командир катера главный старшина В. С. Павлов решил на полном ходу маневрировать, описывая циркуляцию над местом появления перископа, и одновременно вызывать ракетами и сиреной находившийся в дозоре у входа в пролив "малый охотник". Вместе с тем он передал семафором на "КМ-908", чтобы тот немедленно шел к дозорному катеру и сообщил о появлении подводной лодки.

Через несколько минут к месту обнаружения лодки прибыл катер "МО-103" (командир гвардии старший лейтенант А. П. Коленко). Сигнальщик катера В. Вяткин, наблюдая за

поверхностью воды, обратил внимание командира на "дорожку", которая обычно образуется на воде за идущим кораблем. Коленко повел катер по середине "дорожки", приказав гидроакустику усилить наблюдение.

Вскоре с "охотника" заметили, что на поверхность воды из глубины поднимаются сверкающие пузырьки воздуха. Гидроакустик комсомолец Ю. Певцов доложил, что прямо по носу появился шум винтов подводной лодки.

"МО-103" на полном ходу сбросил серию глубинных бомб. После их взрыва на поверхности воды появился большой воздушный пузырь и образовались масляные пятна. Для уверенности в уничтожении подводной лодки Коленко решил сделать еще два захода, во время которых "охотник" сбросил еще две серии глубинных бомб. В районе атаки из глубины всплыли матрацы, подушки и другие предметы, а затем показались вышедшие из лодки немецкие подводники. Их было шестеро. "МО-103" подобрал гитлеровцев.

Финские батареи открыли по катеру артиллерийский огонь. Снаряды рвались в 100-150 метрах. Однако "МО-103" оставался в этом районе до тех пор, пока тщательно не обследовал его и не поставил веху на месте потопления подводной лодки. Прибыв в Койвисто, "охотник" сдал пленных в штаб старшего морского начальника. Было установлено, что на дно отправлена подводная лодка "U-250", из числа новейших в составе фашистского военно-морского флота .

Эта победа явилась результатом бдительности экипажа "КМ-910", находчивости командира дымзавесчика главного старшины В. С. Павлова, четких и умелых действий личного состава "МО-103", точного расчета на маневрирование и бомбометание командира "охотника" гвардии старшего лейтенанта А. П. Коленко. При потоплении подводной лодки проявилось высокое воинское мастерство минера А. Куприянова и матроса Горского, быстро приготовивших и сбросивших глубинные бомбы, сигнальщика В. Вяткина, обнаружившего лодку по следу на воде, рулевого А. Калинина, обеспечившего точное маневрирование катера при атаке, и многих других овровцев.

2 августа в этом районе появилась еще одна подводная лодка. В 10 час. 45 мин. она была обнаружена дозорным катером "МО-314". "Охотник", выйдя в атаку, сбросил серию глубинных бомб и затем лег в дрейф, чтобы прослушивать район с помощью гидроакустики.

Вскоре сюда по вызову "МО-314" прибыла поисково-ударная группа в составе "МО-108", "МО-203" и рейдового катера "ОВРК-82", оснащенного гидроакустической установкой.

При повторном поиске в 14 час. 10 мин. "ОВРК-82" установил гидроакустический контакт с подводной лодкой и дал сигнал "охотникам". Подоспевший "МО-203" сбросил большую серию глубинных бомб. Через 5-7 минут на месте бомбометания появился соляр, расплывшийся большим ржавым пятном. "МО-203" и "МО-314", построившись строем фронта * с интервалами 60-70 метров между катерами, сбросили еще по большой серии бомб. Последующее прослушивание водной среды никаких признаков присутствия подводной лодки не дало. Масляные пятна стояли на воде в течение 3 и 4 августа. Это место еще дважды бомбили наши "охотники". Лишь после этого поиск лодки был прекращен.

В августе войска Ленинградского фронта вышли на берег Сайменского канала, и бои на Карельском перешейке стали постепенно затихать. Успех нашего наступления заставил финское правительство вскоре прекратить военные действия и выйти из фашистского блока.

В последующее время в Выборгском заливе производились лишь тральные работы силами 12-го дивизиона катеров-тральщиков.

В просторы Балтики

После разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом фронт откатился к реке Нарова. Гитлеровское командование, естественно, ожидало активизации действий сил нашего флота в Финском заливе. Поэтому уже в феврале 1944 года противник начал усиленно подновлять свои минные поля найссар-порккалауддской и гогландской противолодочных позиций и приступил к поста

новке новых линий мин в Нарвском заливе. Эти работы им производились и летом *.

Гитлеровцы стремились создать здесь непреодолимый минный барьер. Линии таких заграждений состояли из нескольких рядов. В первом из них, как правило, стояли мины с ловушками, в последующих - мины различных образцов, предназначавшиеся против малых надводных кораблей. Они имели разные углубления - от 20-30 сантиметров до 1,5-2,0 метра. Интервал между минами составлял 20, 30 и 40 метров.

Для затруднения траления противник прикрыл линии мин множеством минных защитников. Кроме того, на минах вместо обычного минрепа из стального троса он использовал цепь длиной 4-6 метров, не поддававшуюся резакам наших подсекающих тралов. Несколько позже на такую цепь стали подвешиваться 2-3 резака против тралящих частей. Некоторые мины были снабжены специальными приспособлениями для

пропускания тралов, что резко снижало эффективность траления.

Наш флот, стремясь сковать действия врага, также постоянно подновлял свои минные заграждения. Финский залив буквально кишел минами. Всего к концу кампании 1944 года здесь с обеих сторон было поставлено около 66 500 мин.

Ленинградский фронт готовил новую наступательную операцию с целью полного освобождения Эстонии от гитлеровских захватчиков. В связи с этим важнейшее значение приобрело траление фарватеров к берегам Эстонии и на запад - к Балтийскому морю.

Начатое осенью 1943 года разведывательное траление на подходах к Нарвскому заливу в 1944 году было продолжено в еще более широких масштабах. Летом мы начали уничтожение южного фланга гогландской минной позиции. Перед тральными силами встала задача проложить фарватеры в Нарвский залив, очистить от мин подходы к Усть-Нарве, а также путь вдоль побережья Эстонии.

К выполнению тральных работ были привлечены практически все находившиеся в строю тралящие корабли и катера 1-й бригады траления, ОВРа Островной и Лужской военно-морских баз. Действуя в условиях крайне сложной минной обстановки, при активном противодействии врага, они буквально "прогрызали" проходы в минных полях.

В те дни балтийским минерам удалось изыскать новые способы борьбы с минами. Для поиска и уничтожения мин-ловушек, представлявших опасность даже для катеров-тральщиков, были применены мелко сидящие разъездные катера типа ЗИС. Они первыми высылались на разведку фарватеров, подлежащих тралению. Команды этих катеров и находившиеся на борту минеры внимательно всматривались в воду, чтобы вовремя обнаружить поставленные противником ловушки. Уничтожалась ловушка простыми способами: минеры в одном случае подвязывали конец к ее тросу и дергали его, в другом - подвешивали подрывной патрон на один из колпаков мины и поджигали запальный шнур. Если мина стояла на углублении 1,5-2,0 метра, то один из подрывников нырял с катера и под водой навешивал на нее подрывной патрон.

После разведки, производившейся катерами ЗИС, на фарватер высылались катера-тральщики типа КМ, которые делали 2-3 галса с катерными тралами для разрежения минного поля. Затем фарватер тралили параван-тралами катера типа Р. Траление заканчивалось, если на фарватере встречались лишь одиночные мины. Для окончательной очистки района от мин высылались тихоходные тральщики или "стотонники" с буксирующимися

тралами.

Это была кропотливая и очень опасная работа, требовавшая стойкости, отваги, воинского мастерства, огромного напряжения воли. Особое мужество и выдержка нужны были в борьбе с ловушками и мелко поставленными минами. Пионерами в этой борьбе были минеры 1-го Краснознаменного дивизиона катеров-тральщиков, руководимые старшим лейтенантом Д. В. Саранюком. Этот отважный офицер сам неоднократно нырял в воду и подвешивал подрывные патроны к минам. Вскоре опыт

Д. В. Саранюка и его подчиненных переняли минеры 2-го дивизиона, которым командовал капитан 3 ранга Ф. Е. Пахольчук.

2 августа, когда катер ЗИС производил разведку фарватера, старшина 2-й статьи Демидов обнаружил группу мелко поставленных мин. Он взял подрывной патрон и, нырнув под воду, закрепил его на колпаке мины, вывел запальный шнур на поверхность и поджег его. Над морем прогрохотал мощный взрыв. Так Демидов за два часа уничтожил 8 мин, а всего на его счету было 25 мин, подорванных этим способом1. В те дни отлично

действовали также старшины Давиденко, Мухортов, Уманцев, Голубев, Горячев, Котов, Лысенко, матрос Петров и другие овровцы, уничтожившие десятки ловушек и мелко поставленных мин.

Особо хочется сказать о старшине 1-й статьи Григории Митрофановиче Давиденко. Девять лет он проплавал на катерах. Под его командованием катер-тральщик "КМ-97" совершил около 140 боевых выходов в море, уничтожил множество вражеских мин. За отвагу и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1944 года Г. М. Давиденко удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Все лето продолжалось траление в Нарвском заливе. В результате героических действий экипажей кораблей и катеров ОВРа нарвская минная позиция, которую гитлеровцы считали непреодолимой, была прорвана. При этом овровцы уничтожили 630 мин и 191 минный защитник.

С Восточного Гогландскбго плеса и из Лужской губы пролегли фарватеры в Нарвский залив и далее, вдоль побережья Эстонии, открывая флоту путь на запад - в просторы Балтики.

В тралении этого района участвовали дивизионы, которыми командовали Г. Я. Оводовский, Ф. Е. Пахольчук, А. В. Дудин, В. К. Кимаев, А. М. Савлевич, И. И. Новожилов, Ф. Б. Мудрак, А. Ф. Веселов, С. Д. Буланый, Ф. Р. Жуков, А. В. Халатов. Эти офицеры проявили образцы умелого руководства действиями экипажей

кораблей на основе всего накопленного за годы войны опыта боевого траления. Отличными мастерами трального дела зарекомендовали себя офицеры В. Т. Машинский, Н. К. Ратомский, Д. В. Саранюк, Н. П. Степанов, Е. П. Архипов, Н. П. Михайлов, старшины И. Я. Ларин, Д. Я. Воловенко, В. И. Черноносов, И. А. Алексеев, К. И. Молотков, А. Н. Долгополов, И. П. Кошеленков, И. Т. Тимофеев, В. В. Цыбин, И. Р. Гераськин, М. Ф. Писаревский, В. Г. Максимов, И. М. Бобков, матросы И. М. Горб, В. II. Горобец, И. П. Марков, А. С. Самошко и многие другие.

На успешное выполнение этой сложнейшей боевой задачи была целеустремлена непрерывно проводимая партийно-политическая работа. Командир бригады и начальник политотдела, командиры дивизионов и их заместители по политчасти, ставя задачу перед командирами тральщиков и парторгами, перед выходом в море глубоко анализировали обстановку, давали конкретные советы, тщательно инструктировали по вопросам организации партийно-политической работы. Во время подготовки к походу проводились партийные и комсомольские собрания, совещания коммунистов в подразделениях, беседы с личным составом, выпускались боевые листки. В море партийно

политическая работа сосредоточивалась на боевых постах. Направлялась она на воспитание овровцев в духе животворного советского патриотизма, жгучей ненависти к заклятому врагу, несгибаемой стойкости, высокой боевой активности. Большое внимание коммунисты и комсомольцы уделяли популяризации отличившихся в боях.

В правильной организации и высокой действенности партийно-политической работы в ходе траления большая заслуга политработников соединения Ф. Д. Шаройко, Е. С. Ефременко, Д. М. Грибанова, Н. П. Карнаухова, С. Т. Пигина, Б. С. Варющенко, И. П. Волохова, А. П. Яновского, М. И. Будянского, В. Я. Ларина и других.

Противник упорно стремился сорвать наши тральные действия артиллерийскими обстрелами с кораблей и массированными налетами авиации. Но это ему не удавалось. Обычно корабли противника поспешно отходили под контрударами прикрывавших траление самолетов-штурмовиков полковника Н. В. Челнокова, торпедных катеров капитана 1 ранга Г. Г. Олейника, "малых охотников" Н. Г. Моргацкого, А. А. Сударикова, И. М. Зайдулина,

С. И. Кведло, Г. И. Лежепекова. Самоотверженно прикрывали тральщики от вражеского огня катера-дымзавесчики капитана 3 ранга Н. Н. Амелько.

Массированные налеты авиации отражались летчиками 1-й гвардейской истребительной авиадивизии и 126-м отдельным зенитно-артиллерийским дивизионом КБФ. Их усилиями было сбито около 20 самолетов. От огня тралящих кораблей и катеров противник потерял еще 6 самолетов .

Во время траления мы тоже понесли потери. 2 августа при налете вражеской авиации от прямого попадания двух авиабомб затонул тихоходный тральщик "Т-37". Подорвались на минах и затонули тихоходный тральщик "Т-49", малый базовый тральщик "Т-353", десять катеров-тральщиков и один катер-дымзавесчик2. При выполнении боевого задания погибли десятки замечательных овровцев, не щадивших ни крови, ни самой жизни во имя победы над

врагом. Среди них командир 7-го дивизиона тральщиков В. К. Кимаев, командиры дивизионов "малых охотников" Н. Г. Моргапкий и И. М. Зайдулин, заместитель командира дивизиона катеров-тральщиков по политчасти Е. С. Ефременко, флагманский штурман 1-й бригады траления В. А. Радзеевский, штурманы дивизиона М. А. Смолов, В. А. Колесников, минер Н. К. Ратомский, связисты В. Н. Ершов и В. П. Татауров, командиры тральщиков Д. Ф. Качалов и И. И. Намятов, командиры катеров-тральщиков И. П. Кошеленков, И. Т. Тимофеев, И. М. Бобков, А. М. Широкорад, парторг катера А. А. Эпик, минер старшина 2-й статьи А. И. Тормышев и другие.

Мы очень тяжело переживали гибель своих боевых товарищей, с которыми бок о бок прошли немало огненных миль. Капитан 2 ранга Виктор Кузьмич Кимаев, например, был ветераном балтийских катеров-тральщиков. На флоте его знали как отличного моряка, талантливого организатора, опытного и инициативного командира, пользовавшегося глубокой любовью подчиненных. Под его руководством прошел славный боевой путь 1-й дивизион катеров-тральщиков, награжденный орденом Красного Знамени. Кимаев воспитал десятки замечательных специалистов траления, проявивших беззаветное мужество и стойкость в боях с немецко-фашистскими захватчиками.

Родина высоко оценила ратный труд славных "пахарей моря". Орденом Красного Знамени был награжден 2-й дивизион катеров-тральщиков, а его командир капитан 3 ранга Федор Ефремович Пахольчук удостоился звания Героя Советского Союза. Краснознаменным стал и 4-й дивизион катеров-тральщиков (командир капитан 3 ранга И. И. Новожилов), а 1-й Краснознаменный дивизион ка

теров-тральщиков (командир капитан-лейтенант Г. Я. Оводовский) был преобразован в гвардейский. Орденом Красного

Знамени Советское правительство отметило замечательные боевые дела 10-го дивизиона катеров-дымзавесчиков (командир капитан 3 ранга Н. Н. Амелько). Сотни матросов, старшин и офицеров были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Высокие награды Родины вызвали огромный патриотический подъем среди овровцев, воодушевили их на новые боевые подвиги.

Наступление наших войск продолжалось успешно. Одновременно с ними продвигались на запад боевые силы флота. Экипажи кораблей и катеров ОВРа, 1-й и 2-й бригад траления, активно содействуя им, самоотверженно обеспечивали безопасность фарватеров Балтики.

22 сентября войсками 8-й армии Ленинградского фронта был освобожден Таллин. В боях за город вместе с торпедными катерами отличились "малые охотники" под командованием капитан-лейтенанта А. А. Обухова. Они ворвались на Таллинский рейд и высадили десант прямо на стенки гаваней.

Подходы к Таллину, его рейды и гавани были минированы противником. Кораблям 1-й бригады траления пришлось приложить немало усилий, чтобы обезопасить их. Они уничтожили в этом районе 148 мин.

А флот продвигался все дальше на запад. Овровцы приняли активное участие в боях за освобождение островов Моонзундского архипелага. 14 рейсов к острову Хиу-ма с десантниками на борту совершил "СКА-132" под командованием младшего лейтенанта П. И. Чалова.

Под сильным артиллерийско-минометным обстрелом катер высадил 450 бойцов с личным оружием, подавил огонь 37-мм батареи и пяти пулеметных точек, успешно провел бой с четырьмя быстроходными десантными баржами, пытавшимися помешать высадке.

В первом броске "охотники" под руководством капитан-лейтенанта А. А. Обухова, пробившись сквозь ожесточенный огонь противника, высадили на остров 3200 солдат и офицеров с вооружением и боеприпасами.

Катер-тральщик "Р-701" (командир гвардии мичман И. Я. Ларин) под ожесточенным вражеским обстрелом подошел к пирсу острова Хиума, пулеметным огнем подавил его огневые точки и высадил десант. К острову Сарема катер Ларина шел концевым в ордере. По сигналу "Высадить десант" он вырвался вперед и первым выполнил эту команду. При отходе от места высадки Ларин заметил севший на камни наш торпедный катер и подвел свой "Р-701" на помощь ему. Противник открыл сильный огонь из

минометов, но тральщик пробился к катеру и снял его с камней.

Всего на острова Хиума и Сарема катера ОВРа высадили 4260 бойцов и отбуксировали 32 понтона с боевой техникой.

В боях за освобождение Моонзундских островов отличились многие овровпы. Высоких правительственных наград удостоились гвардии матрос Борисенко, матросы Васильев, Шаповалов, Маслов, Иванов, старший матрос Шандыба, старшина 2-й статьи Колотагин и другие, а капитан-лейтенанту А. А. Обухову, младшему лейтенанту П. И. Чалову и гвардии мичману И. Я. Ларину было присвоено почетное звание Героя Советского Союза.

Корабли ОВРа активно действовали на фарватерах

Балтики до самого ледостава. Они конвоировали транспорты, несли дозорную службу, осуществляли противолодочную оборону.

27 октября "СКА-82" на подходах к острову Стур-Юссаре атаковал подводную лодку противника и причинил ей повреждения. 26 декабря в том же районе "МО-124" (командир гвардии старший лейтенант Н.Дежкин) потопил фашистскую подводную лодку "U-2342". Еще раньше, 12 декабря, на нашем минном заграждении в Финском заливе подорвалась и пошла ко дну подводная лодка "U-479".

Когда корабли флота вошли в Рижский залив, тральщики получили задание проложить фарватеры через вражеские минные заграждения. Траление в этом районе осуществлялось вновь сформированной 3-й бригадой траления. Некоторое время бригадой командовал капитан 1 ранга И. И. Мешко, а потом был назначен капитан

2 ранга П. Г. Артеменко. Под руководством Артеменко девять дивизионов тральщиков до последнего дня войны и в первые послевоенные годы очищали от вражеских мин Рижский залив и выходы из него в Балтийское море. Это был сложный, изнурительный и длительный труд, потребовавший от "пахарей моря" исключительной выдержки, инициативы, мужества и сноровки. Все люди бригады приложили большие усилия, чтобы с честью выполнить боевое задание. Особой похвалы заслужили командиры дивизионов А. Ф. Веселов, И. И. Новожилов, А. А. Богуславский, А. В. Халатов, А. Н. Лаховский, Ф. Р. Жуков, Б. А. Коковихин, Е. В. Ляльченко, В. И. Савашинский, добившиеся четкой организации тральных работ.

К концу 1944 года на боевом счету балтийских тральщиков числилось 3115 уничтоженных мин и минных защитников.

Доблесть овровцев, их славная боевая деятельность снова были отмечены Советским правительством. Ордена Красного Знамени удостоилась 1-я бригада траления (командир контр-

адмирал Ф. Л. Юрковский, начальник политотдела капитан 2 ранга Ф. Д. Шаройко). Высокое звание Героя Советского Союза было присвоено командиру 1-го гвардейского Краснознаменного дивизиона катеров-тральщиков капитан-лейтенанту Григорию Яковлевичу Оводовскому.

Наши Вооруженные Силы, очистив от фашистской нечисти родную землю, громили врага в его собственном логове. Плечом к плечу с Советской Армией на ее приморском фланге доблестно сражался прославленный Краснознаменный Балтийский флот. В его первых рядах курсом на запад по фарватерам Балтики шли корабли Охраны водного района.

Славный подвиг

Давно отгремели огненные годы Великой Отечественной войны. Но чем дальше отдаляет их от нас быстротечное время, тем ярче и величественное вырисовывается славный боевой путь, пройденный в ту суровую годину Краснознаменным Балтийским флотом. Тяжелые испытания 41-го, героическая 900-дневная оборона Ленинграда, участие в разгроме фашистских полчищ на Неве, Карельском перешейке и в Прибалтике, выход на просторы Балтийского моря, успешные боевые действия на завершающем этапе войны - каждый из этих этапов жестокой борьбы с коварным и злобным врагом отмечен замечательными подвигами балтийцев.

Мы, овровцы, гордимся тем, что в славную летопись этой борьбы немало ярких страниц вписано кораблями и частями нашего соединения.

Мы гордимся мужественными и стойкими моряками тральщиков, подлинными героями минной войны. Каждый миг их боевой работы был связан со смертельной опасностью. Это они своими героическими усилиями прорвали многочисленные минные поля, создававшиеся противником в Финском заливе в течение трех лет.

За годы войны тралящие корабли прошли сотни тысяч миль, уничтожили тысячи вражеских мин, провели через минные заграждения сотни боевых кораблей, транспортов и вспомогательных судов.

Дерзостью, решительностью и высокой активностью отличались боевые действия катерников ОВРа. Экипажи "охотников" за подводными лодками были главной силой "малой морской войны" на Балтике, особенно во время обороны Ленинграда. Эти катера играли значительную роль и в завершающий период боевых действий на морском театре, надежно обеспечивая переходы наших подводных лодок и транспортов.

Неувядаемой славой покрыли Советский Военно-морской флаг матросы, старшины и офицеры минных и сетевых заградителей, сторожевых кораблей и катеров-дымзавесчиков. При выполнении боевых заданий командования они проявили массовый героизм и самоотверженность.

В ожесточенных схватках с ненавистным врагом немало овровцев пали смертью храбрых. Вечная им слава! Никогда не забудем их славные имена и дела мы, оставшиеся в живых. Их светлую память глубоко чтит весь советский народ.

Завершилась Великая Отечественная война, но не закончилась боевая работа наших тральщиков. Еще долго в послевоенное время продолжалось траление на Балтике. Уничтожались тысячи донных, якорных и плавающих мин, очищались акватории портов и баз, прокладывались морские дороги для мирного плавания.

Страна наша, перейдя к мирному труду, быстро залечила раны, нанесенные самой тяжелейшей из войн, какие знала история. Под руководством Коммунистической партии, титаническими усилиями советских людей она сделала гигантский шаг по пути в коммунистическое завтра. В то же время мы не забываем, что в мире есть еще агрессивные силы, что империализм вынашивает планы новой мировой войны. Центральный Комитет КПСС и Советское правительство проявляли и проявляют огромную заботу о всемерном укреплении обороноспособности Союза ССР, об оснащении наших Вооруженных Сил новейшей техникой, о дальнейшем повышении боевой готовности Армии и Флота.

Советские военные моряки получили в свои руки новейшие корабли, самые совершенные оружие и технику. Ветераны войны передали своим сыновьям, пришедшим на флот, эстафету боевой славы, лучшие морские традиции и свой богатый опыт вооруженной защиты любимой Советской Родины от посягательств ее врагов. Приумножая эти традиции и опыт патриотическими делами, новые поколения моряков доблестного Военно-Морского Флота, беззаветно верные великому делу партии и народа, неустанно овладевают наукой побеждать сильного противника, бдительно стоят на страже Страны Советов, строящей коммунизм.